ہماری ریلیں اور سڑکیں

فہرست

نمبر شمار	عنوان	صفحہ
۱	ہماری سڑکیں	۱
۲	ہماری آب راہیں	۲۰
۳	ریل کی ایجاد، رواج اور ترقی	۳۱
۴	ہندستان میں ریلوں کی سرگزشت	۳۸
	ہندستان میں ریلوں کی موجودہ کیفیت	۵۵
۵	ہمارے ہوائی راستے	۶۷
۶	جدید ذرایع نقل و حمل کی اہمیت	۷۳
۷	جدید ذرایع نقل پذیری کے معاشی اثرات	۸۳
۸	ریلوں کا تاریک پہلو	۹۸
۹	شماریات نقل پذیری	۱۰۵
	(i) ابتدائی تقابلی اعداد	۱۰۷
	(ii) جدید وضع کی بے گردی سڑکیں	۱۰۹
	(iii) سرکاری ریلوں کی مالی سرگزشت اور سرکاری ریلوں کا مالی تجزیہ	۱۱۰

نمبر شمار	عنوان	صفحہ
	(iv) ہندستانی ریلوں کے پیچیدہ مسئلے	۱۱۴
	(ا) مختلف پٹریوں کا مسئلہ	۱۱۴
	(ب) مختلف ملکیتوں کا مسئلہ	۱۱۵
	(ج) مسافروں کے درجہ واری اعداد	۱۱۵
	(د) ہندستانی ریلوں میں یورپینوں کی تعداد	۱۱۷
۱۰	ضمیمے	
	(i) جدید ذرایع نقل پزیری کی تاریخی سرگزشت	۱۲۱
	(ii) ریلوے ادب	۱۲۵

ہماری ریلیں اور سڑکیں

پہلا باب

ہماری سڑکیں

ہندستان میں آنے جانے اور بار برداری کے جو ذریعے ہیں قدیم ترین زمانے سے بنڈیوں اور چھکڑوں کا رواج چلا آرہا ہے اور آج بھی میکانی ترقیوں کے باوجود یعنے موٹروں اور لاریوں، ریلوں اور ہوائی جہازوں کے ہوتے ہوئے بھی ٹھیلے اور چھکڑے ہماری معاشی زندگی میں بڑی اہمیت رکھتے ہیں۔ وہ لوگ جو عموماً شہروں میں رہتے ہیں اور کاروباری یا خانگی اغراض کے تحت ایک مقام سے دوسرے مقام تک ریل یا موٹر، بس یا لاری کے ذریعے سفر کرتے ہیں بیل گاڑیوں کی اہمیت کا صحیح اندازہ نہیں کر سکتے مگر یہ حقیقت ہے کہ بڑے بڑے شہر سے لے کر معمولی سے معمولی گاؤں اور کھیڑے میں پختہ اور کچی، شہری اور دیہاتی ہر سڑک پر ٹھیلے، چھکڑے اور بہلیاں نظر آتی ہیں۔

کچی سڑکوں اور دور افتادہ گاؤں میں اُن کی تنہا عمل داری ہے اور دیہات کی

سماجی اور معاشی زندگی پر ان کی حکمرانی بدستور قایم ہی۔ مال کی منتقلی ہوتی ہی تو کل مال چھکڑوں پر لادنا پڑتا ہی، باراتیں ہیں تو چھکڑوں پر جا رہی ہیں۔ عُرس یا جاترا میں شرکت کرنی ہی تو چھکڑوں کی سواری ہی، میلوں کو جانا ہی تو وہی چھکڑے حاضر ہیں۔ آغاز تمدن سے لے کر اب تک اور آیندہ نہ جانے کتنے برسوں تک یہ ہندستان میں آمد و رفت اور نقل و حمل کا اہم ترین ذریعہ ہیں اور رہیں گے۔

انسانی زندگی کے بالکل ابتدائی دور میں ظاہر ہی کہ انسان کے پاس کوئی سواری نہیں تھی۔ وہ پیدل آتا جاتا تھا۔ جو کچھ بھی اُسے لانا لے جانا ہوتا تھا وہ اپنے کندھے پر لاد کر یا سر پہ اُٹھا کر لاتا لے جاتا تھا۔ جب اُس نے جانوروں کا پالنا سیکھا اور پالتو جانوروں کو رکھنے کا رواج بڑھ گیا تو اُس نے بار برداری یا سواری کے لئے جانوروں کو استعمال کرنا شروع کیا جس کا رواج اب بھی خاص کر ہمارے ملک میں عام ہی۔ بنجاروں کا ٹانڈا آتا ہی تو ہر بیل غلّے سے لدا ہوتا ہی، تعمیر کے لئے اینٹ اور ریت، چونا اور مٹی آرہی ہی تو گدھوں پر لدی ہوئی، کوئی گھوڑے پر بیٹھا سرپٹ چلا جا رہا ہی کوئی اونٹ پر سوار ہچکولے کھاتا چلا آرہا ہی اور کسی راجہ مہاراجہ کی شان بڑھانے کے لئے ہاتھی بھی جھومتا چلا آرہا ہی۔

غرض شروع شروع میں پالتو جانور ہی بار برداری اور سواری کے لئے استعمال ہوتے تھے اور بجز اس کے کوئی چارہ ہی نہ تھا کیونکہ اس زمانہ میں سڑکوں کا وجود ہی نہیں تھا۔ راستہ چلتے چلتے ٹیڑھی ترچھی پگ ڈنڈیاں بن جاتی تھیں۔ جس پر سے انسان اور حیوان یکے بعد دیگرے گزرتے تھے۔ بعض مرتبہ ایک کے پیچھے ایک چلنے والوں کی لمبی قطار ہو جاتی تھی۔

جب دُور دراز مقاموں کا سفر کرنا ہوتا تھا تب بھی یہی حال تھا۔ پیدلوں اور سواریوں، اونٹوں اور گھوڑوں، بیلوں اور خچّروں کی لمبی لمبی قطاریں قافلہ سالار کی

نگرانی اور مسلح سپاہیوں کی حفاظت میں چلی جاتی تھیں۔ اس قسم کے قافلوں کو کاروان بھی کہتے ہیں۔ کاروانوں کے ساتھ سفر کرنے والے صبح تڑکے کوچ کر جاتے تھے اور دوپہر کے وقت ایک دو گھنٹے کسی پڑاؤ پر ٹھہر کے شام ہوتے ہوتے کسی ایسے مقام تک پہنچ جاتے تھے جہاں کارواں سرائے ہوتی تھی اور لوگ آرام سے رات گزار سکتے تھے۔

جہاں کہیں مغربیت اور مکانیت کا سیلاب نہیں پہنچا ہو لوگ اسی طرح سفر کرتے ہیں، وہ منظر بہت ہی خوشنما ہوتا ہو جب کوئی بنجاروں کا ٹانڈا کسی پہاڑی پر چڑھتا اُترتا ہو، بیلوں کی گھنٹیاں کانوں کو بڑی بھلی لگتی ہیں۔ اسی طرح غروب آفتاب کے پس منظر میں اونٹوں کے کاروان کو دیکھکر وجدانی سرور پیدا ہوتا ہو۔ اور یہ ایک مانی ہوئی بات ہو کہ قرون وسطیٰ اور عہد قدیم کی اکثر یادگار چیزوں میں روحانیت اور خوش نمائی پائی جاتی ہو جس کا نعم البدل جدید تہذیب میں نہیں مل سکتا۔ غرض صدیوں اسی طرح پگ ڈنڈیوں اور کاروانوں، قافلوں اور ٹانڈوں کے ذریعے سفر ہوتا رہا، جیسے جیسے آمد و رفت میں اضافہ ہوتا گیا پگ ڈنڈی وسیع ہوتی گئی! قدرت کا یہ اٹل قانون ہو کہ ہر ملک میں دردمند لوگ پیدا ہوتے رہتے ہیں۔ خوش بختی سے جب ایسا ہی کوئی شخص حاکم یا سردار بن جاتا تھا تو وہ اپنے زیر اثر علاقوں کو بہتر بنانے کے لئے اِن پگ ڈنڈیوں کو ہموار، وسیع اور صاف کروا دیتا تھا غرض راستے خود بخود پڑتے تھے اور تھوڑی سی حکمت و محنت سے یا محض آمد و رفت کی وجہ سے وسیع ہو کر سڑک نما بن جاتے تھے۔

جب انسان نے ٹھیلے بنائے اور اس میں پہیے لگائے تو اس کو بڑی سہولت ہوئی، بار برداری آسان اور منتقلی کی رفتار تیز ہوگئی۔ اس نے محسوس کیا کہ جس قدر وزن وہ اُٹھا سکتا ہو، اُس سے زیادہ وزن وہ گھسیٹ سکتا ہو اور جس قدر وزن وہ

گھسیٹ سکتا ہی اس سے کئی گنا زیادہ وہ بہت دُور تک پہیوں اور گاڑی پر رکھ کر ڈھکیل سکتا ہی۔ اس غیر شعوری دریافت اور انکشاف سے اُس نے پورا پورا فایدہ اُٹھایا اور شروع میں خالص لکڑی کے چھکڑے بنائے جو آج بھی استعمال ہوتے ہیں آپ نے جنگل کے قریب کی بستیوں میں دیکھا ہوگا کہ بعض قدیم قبیلے جنگل کی لکڑی بیچ کر اپنی گزر بسر کرتے ہیں اس غرض کے لئے انھیں جو لکڑی جنگل سے لانی پڑتی ہی وہ انھیں خالص لکڑی کے بنے ہوئے چھکڑوں پر لائی جاتی ہی۔ اس قسم کے چھکڑوں کا استعمال لمباڑے اور وڈر کہلانے والے دکن کے قبیلوں میں اب بھی رایج ہی۔ ہمارے ملک میں بہت لوگ اب تک اتنے غریب ہیں جو پہیوں کے اوپر لگانے کے لئے لوہے کی پٹی اور چھکڑے کا وزن تھامنے کے لئے لوہے کا دھرا بھی نہیں خرید سکتے، اُن کے پاس اتنا پیسہ بھی نہیں کہ وہ چربی خرید کر پہیوں میں لگائیں لہذا انھیں مجبوراً ایسے چھکڑے بنانے پڑتے ہیں جو صرف لکڑی سے بنائے جاتے ہیں۔ شہریوں کے کانوں کے نازک پردے ان کے پہیوں کی آوازوں کو بھی بمشکل برداشت کرتے ہیں۔ لیکن جنگل کی لکڑی کسی قدر کم قیمت پر مل جاتی ہی، چار چھ آنے فی بنڈی شہریوں کا فایدہ ہو جاتا ہی لہذا وہ اس ناگوار آواز کو بھی بھگت لیتے ہیں۔ بعض کو زندگی کا سہارا مل جاتا ہی اور بعض کو تھوڑا سا فایدہ ہو جاتا ہی۔ غرض ٹھیلے اور چھکڑے صدیوں سے چل رہے ہیں اور یہی لیل و نہار رہے تو صدیوں تک چلتے رہیں گے۔

یہ ایک تاریخی حقیقت ہی کہ پہلے پہل پیدل پھر سواری اور باربرداری کے لیے لادو جانوروں کا رواج ہوا اس کے بعد ٹھیلے بنے اور ٹھیلوں کے بعد چھکڑے! جیسے جیسے چھکڑوں کا رواج بڑھتا گیا راستے کشادہ ہوئے اور کہیں کہیں ان راستوں سے ایسے پتھروں کو ہٹانا پڑا جن کی وجہ سے راستہ ناقابلِ گزر

ہو جاتا تھا یا کوئی اور راستہ اُن کو اختیار کرنا ممکن نہ تھا گویا راستوں کی توسیع کے ساتھ ساتھ اُن کو کسی قدر مسطح بھی بنایا گیا۔ لیکن جیسا کہ اب بھی گاؤں کھیڑوں یا نئی بستیوں کے قریب دیکھنے میں آتا ہی عجیب بات ہی کہ اوّل چھکڑے چلنے لگتے ہیں پھر سڑک بنتی ہی۔ بظاہر یہ اُلٹی بات ہی مگر بالکل صحیح ہی۔ ذرا غور کر کے دیکھئے کہ شروع شروع میں کس طرح سڑکیں بنیں۔ چھکڑے والے کو کہیں جانا ہوا اس نے ڈھونڈ ڈھانڈ کے ٹیڑھا ترچھا جانے آنے کا راستہ نکال لیا۔ کہیں کوئی پتھر حایل رہا اور قریب میں اور راستہ نکالنا ناممکن ہوا تو اُس نے دو چار کی مدد سے صرف اس ناقابلِ گزر پتھر کو راستے سے ہٹا دیا، کہیں چھکڑے کا پہیہ ملائم زمین میں دھنس گیا اُس نے چار پانچ چھوٹے بڑے پتھر پہیے کے نیچے ڈال دیے اور اپنے یاروں کی مدد سے پہیے کو گھمایا یہ بیچے چھکڑا دلدل سے نکل گیا اور "راستہ" بن گیا۔ اسی قسم کے بیسیوں راستے آہستہ آہستہ ترقی کر کے شاہ راہ بن جاتے ہیں اور حقیقت میں بن چکے ہیں گو ایسے ابتدائی راستے سے شاہ راہ تک ترقی کرنے کے لیے مدتوں اور بعض صورتوں میں سیکڑوں برس لگتے ہیں۔

ہوتا یہ ہی کہ کوئی قبیلے کا سردار اپنے ذاتی اثر کو کام میں لاکر غلاموں اور بے بسوں کے بیگار سے کچا پکا راستہ بنوا دیتا ہی۔ جس کی مرمت شدید ترین ضرورت کے تحت کی جاتی ہی۔ بارش کے زمانے میں اس قسم کے راستے بعض مقاموں پر دلدل بن کر ناقابل گزر ہو جاتے ہیں تو ہفتوں آمد و رفت رُک جاتی ہی یا راستے قابل گزر ہوں مگر شدید بارش کی وجہ سے ندی نالوں میں پانی زوروں سے گزر رہا ہو یا بڑی ندیوں میں پانی کے تیز بہاؤ کی وجہ سے ناؤ کا چلنا دشوار یا خطرناک ہو تو سواریاں اور قافلے، ٹانڈے اور کاروان اپنی اپنی جگہ اَٹکے پڑے رہتے ہیں

پُل اور سرائے بہت بعد میں تعمیر ہوئے اور آج بھی کتنے قطعے ایسے ہمارے مُلک میں موجود ہیں جہاں کے راستے اسی قدیم ترین زمانۂ وحشت کی یادگار ہیں۔ بڑے بڑے شہروں کے لئے بے گردی سڑکیں اور تہ زمین موریاں بن رہی ہیں اور اُن بیچاروں کے لیے ندی نالوں پر پُل بھی نہیں۔

زمانہ گزرتا گیا تہذیب و تمدن میں انسان نے اتنی ترقی کی کہ بڑی بڑی ریاستیں وجود میں آئیں راجا پرجا کے حقوق اور فرائض کا احساس دلوں میں پیدا ہونے لگا، مفکروں نے حاکموں اور محکوموں کے باہمی تعلقات کے متعلق نظریے بیان کیے، سیاست و ریاست سے دلچسپی لینے والوں نے خیال آرائیاں کیں، اخلاقیات اور دینیات، معاشیات اور عمرانیات کے زاویۂ نگاہ سے حکومت اور حاکمیت پر تبصرے شروع ہوئے۔ راج اور راجا پر تنقید کا آغاز ہوا علمی ترقی کے ساتھ ساتھ مذہب اور ایمان کا درس دینے والے، شرافت اور بھلمناہت کی تلقین کرنے والے پیدا ہونے لگے اور رجان داروں پر ترس کھانے والے، رعایا سے محبت کرنے والے، خود کو ملک کا خادم سمجھنے والے حاکم برسرِ اقتدار آنے لگے انھیں لوٹ کھسوٹ سے نفرت تھی، تن پروری اور نفس پرستی، خود غرضی اور ظاہرداری اُن کی طبیعت ہی میں نہ تھی، اپنے ملک میں رہنے بسنے والوں سے انھیں سچی ہمدردی تھی، اور رہ رہ کر اُن کے دل میں خدمتِ خلق کی اُمنگ اُٹھتی تھی۔

اِن پاک جذبوں سے متاثر ہو کر نیک نفس انسانوں نے نہ صرف ان گنت عمدہ کام انجام دیے بلکہ پختہ سڑکیں بنوائیں، کنوئیں کھدوائے، پُرانی باولیوں کو دُرست کیا، راستوں پر مسافت کے نشان نصب کئے اور جا بجا مسافر خانے اور سرائیں بنوائیں۔ جہاں جہاں ممکن ہوا دو طرفہ سایہ دار درخت لگوائے اور سب سے بڑی بات یہ کی کہ عام نظم و نسق کے معیار کو بلند کر کے راستوں کو

اتنا محفوظ کیا کہ چوروں، لٹیروں اور ڈکیتوں سے کم سے کم کاروانوں اور قافلوں کو نجات مل گئی۔ معتبر افراد کاروانوں کی قافلہ ساری کے لیے منتخب کے گئے۔ ہر پڑاؤ پر کھانے پینے، رہنے سہنے اور دوا درمن کے معقول انتظامات کے گئے مختلف ملکوں نے مختلف زمانوں میں یہ اعلیٰ معیار حاصل کیا تھا مگر یہ حقیقت ہو کہ ہزاروں سال قبل ہی چین اور مصر میں، شام و عرب میں، یونان و روما میں اور خود ہمارے ملک ہندستان میں خوش انتظامی سے شہر اور شہریوں کی طرح راہیں اور راہ رو عمدہ حالت اور امن و عافیت میں تھے۔

مولانا حالی نے اپنے مشہور مسدس میں جو کچھ سڑکوں کے متعلق لکھا ہو وہ لفظ بلفظ نہ سہی اصل مفہوم کی حد تک ہر قدیم متمدن ملک پر صادق آتا ہو۔ کیونکہ متذکرہ ملکوں کے قدیم باشندوں نے سڑکوں کے انتظام میں قابل فخر معیار حاصل کیا تھا۔ ان لوگوں نے واقعی

کیا جا کے آباد ہر ملک ویراں مہیا کیے سب کی راحت کے ساماں
خطرناک تھے جو پہاڑ اور بیاباں انھیں کر دیا رشکِ صحنِ گلستاں
بہار اب جو دُنیا میں آئی ہوئی ہو
یہ سب پود انھیں کی لگائی ہوئی ہو

یہ ہموار سڑکیں یہ راہیں مُصفّا دو طرفہ برابر درختوں کا سایا
نشاں جا بجا میل و فرسخ کے برپا سرِ رہ کوئیں اور سرائیں مہیا۔
انھیں کے ہیں سب نے یہ چربے اُتارے
اسی قافلے کے نشاں ہیں یہ سارے

ہمارے ملک میں سب سے پہلے جس حاکم نے راستوں کی تعمیر کی طرف توجہ کی وہ مہاراجہ اشوک اعظم ہیں۔ شاہراہوں کی اعلیٰ تنظیم نیز مسافروں اور جانوروں

کے آرام کے لیے آج سے ۲۳ صدیوں کے قبل اشوک نے جو کچھ کیا تھا اس کا کچھ نہ کچھ ذکر تاریخ ہند کی ہر مستند اور اہم کتاب میں ملتا ہی۔ مثلاً ونسنٹ سمتھ نے لکھا ہی :-

"راج دھانی اور صوبوں کے درمیان جل راہوں اور سڑکوں کے ذریعے تعلق قایم رکھا جاتا تھا۔ اہم ترین سڑک وہ شاہ راہ تھی جو پتالی پوترا سے دریائے انڈس تک ٹکسیلا سے ہوتی جاتی تھی اور لارڈ ڈلہوزی کی بنوائی ہوئی "گرانڈ ٹرنک روڈ" کی پیش رو تھی۔

فاصلوں کو ظاہر کرنے کے لئے ہر دس دس ستادیا، یا آدھے کوس کے بعد کھمبے بنوائے گئے۔ ہر کھمبے کے قریب اشوک نے ایک باؤلی بنوائی اور راستوں پر ثمر آور اور سایہ دار درخت لگا کر مسافروں کے آرام کا مزید خیال کیا آرام گاہیں اور گئو شالے بنوائے جہاں پینے کا پانی بھی میسر آتا تھا۔

راستے اور مراسلت کے ذریعے اتنے اچھے رہے ہوں گے کہ پتالی پوترا جیسی دور افتادہ راج دھانی سے ساری مملکت کو سنبھالنے کا امکان پیدا ہوا[۵۱]۔"

اشوک اعظم کے دادا چندر گپت موریا کے مشہور وزیر چناکیا یا کوتلیا نے ارتھ شاستر[۵۲] نامی مشہور کتاب لکھی ہی اس میں راستوں کی تعمیر اور مرمت کو بادشاہ کے فرائض میں داخل کیا ہی۔ ۶۰۰ سال بعد جب چین کا مشہور سیاح فاہین ہندستان آیا تھا تو اُس نے شاہراہوں کو اچھی حالت میں پایا تھا! فاہین کے دو صدی بعد ہیون تسانگ مشہور چینی جاتری ہندستان آیا تھا، اس نے بھی تصدیق کی ہی کہ

---

۵۱ ونسنٹ سمتھ Asoka : The Buddhist Emperor of India. آکسفورڈ ۱۹۰۹ء صفحہ ۹۱

۵۲ یہ کتاب تین سو سال قبل مسیح لکھی گئی اور سیاست اور معیشت کے متعلق قدیم ہندستان کی سب سے زیادہ اہم کتاب ہی۔

اس زمانے میں ہندستان کی شاہراہوں کی حالت عمدہ تھی۔ ہمیں یہ باور کرنے میں ذرا بھی تامل نہیں کہ ان چینی جاتریوں کے بیانات خوش اعتقادی پر مبنی نہیں ہیں، کیونکہ اس زمانے میں ہندستان کا عام تمدن اور نظم ونسق کا معیار بہت بلند تھا۔ علم وہنر ترقی کر رہے تھے جو زمانہ علم وہنر کی قدر کر سکتا ہو کیا وہ زندگی کی ضرورتوں کو فراموش کر سکتا ہے؟۔

جس طرح مہاراجہ اشوک اور ان کے جانشینوں نے ہر جہتی فلاح وبہبود کی خاطر فایدہ مند انتظامات کئے اور اس ضمن میں سڑکوں اور نہروں کی تعمیر کرائی اسی طرح بنگال اور میسور کے قدیم راجاؤں نے جو سڑکیں بنوائی تھیں ان کے نشان اب تک باقی ہیں [۵۱]۔ مسلمان حاکموں نے جو راستے ڈالے تھے وہ اب تک استعمال ہو رہے ہیں ہندستان کے مسلمان بادشاہوں میں تعمیری کاموں کے لئے یوں تو فیروز شاہ تغلق نے بڑی نیک نامی حاصل کی مگر سب سے پہلے جس نے دوامی شہرت حاصل کی وہ شیر شاہ سوری تھا۔ اس کے طفیل سے ہندستان کو کم سے کم چار بڑی سڑکیں نصیب ہوئیں اور پنجاب اور راجپوتانہ میں آمد ورفت اور نقل وحمل کی سہولت ہوئی شیر شاہ سوری نے سنہ ۱۵۴۰ء سے سنہ ۱۵۴۵ء تک شمالی ہندستان کے ایک بڑے علاقے پر حکومت کی اور اسی قلیل مدت میں بڑے بڑے راستوں پر سایہ دار درخت لگوائے اور سترہ سو سرائیں تعمیر کروائیں [۵۲]۔

شہنشاہ اکبر کے زمانے میں لاہور سے آگرہ تک نئی سڑک تعمیر ہوئی۔ یہ چار سو میل سے زیادہ لمبی ہے۔ اس زمانے میں مختلف ملکوں کے جو سیاح آئے تھے

---

[۵۱] G. M. Mac George: Ways & Works in India. Constable: Westmininister 1894. صفحہ ۷

[۵۲] Edward & Garrett: "Mugal Rule in India", Oxford University Press, London. 1930 صفحہ ۲۳۴

انھوں نے بھی اس سڑک کی تعریف کی ہی۔ مغل بادشاہوں کے زمانے میں متعدد چھوٹی بڑی ندیوں پر پُل تعمیر ہوئے تاکہ برس کے بارہ مہینے بغیر کسی رُکاوٹ کے آمدورفت رہ سکے۔

"عمدہ موسمی سڑک"[ط] کو "ہر موسمی سڑک" بنانے کے لیے مغلوں نے بے شمار چھوٹے بڑے پُل بنائے جن میں سے کئی مغلیہ حکومت کے زوال کے زمانے میں بے احتیاطی کی وجہ سے برباد ہو گئے یا دیدہ و دانستہ اس طرح تباہ کر دیے گئے کہ ان کا اب پتہ تک نہیں چلتا۔ جان بوجھ کر پلوں کو برباد کرنے کی وجہ دشمن کی چڑھائی کو روکنا یا دشمن کی فوج کے لئے دشواری پیدا کرنا تھی۔ اب بھی جنگ میں یہی ہوتا ہی۔ پلوں کا توڑنا مصلحتاً ضروری ہوا ہو یا نہ ہوا ہو۔ مگر توڑے ہوئے پلوں کو ازسرنو بنانے کی توفیق نااہل جانشینوں کو کم ہوئی۔ غرض مدت ہوئی ان گنت پلوں کی آخری نشانیاں بھی سیلاب یا بھونچال کی وجہ سے صفحۂ ہستی سے غایب ہو گئیں۔ پھر بھی ہمارے بخت اور زمانے کے اتفاق سے مغلیہ تعمیری کارناموں کی جو مثالیں غارت پسندی سے محفوظ رہ گئیں ہیں وہ پختگی اور خوبصورتی کے لحاظ سے قابلِ رشک ہیں اسی قسم کی ایک شاندار مثال جونپور کے قریب دریائے گمتی کا پُل ہی جسے ۱۵۶۴ء اور ۱۵۶۸ء کے درمیان منعم خاں نے بنوایا تھا۔ پایداری کا یہ حال ہی کہ سیکڑوں برس سے یہ پُل وقت اور پانی کا مقابلہ کر رہا ہی، متعدد چھوٹے بڑے زلزلے آئے، کئی مرتبہ زوروں سے طغیانی آئی، سارا پل تہ آب ہو گیا، پل کے اوپر دس دس فٹ اونچا پانی گزرا، ہر مرتبہ خیال ہوا کہ شاید اس مرتبہ پُل بھی بہ گیا ہوگا مگر ہر مرتبہ پانی کے

ط Fine Weather Roads (عمدہ موسمی سڑکیں) ان سے مُراد وہ سڑکیں ہیں جو صرف عمدہ موسم میں استعمال ہوتی ہیں اور بارش کے زمانے میں ناقابل گزر ہو جاتی ہیں اور بارش کے کئی دنوں بعد تک بہت دشوار گزار رہتی ہیں۔ All Weather Roads. (ہر موسمی سڑکیں) وہ سڑکیں کہلاتی ہیں جو پختہ اور پُل دار ہیں۔

اُترتے ہی پورا پل صحیح و سالم نظر آیا۔

فنِ تعمیر اور حسنِ کاری کا یہ تنہا نمونہ نہیں ہے۔ ملک کے ہر سمت میں ایسے کئی نمونے ہیں جو نہ صرف پُرانی نسلوں اور حاکموں کی شاندار یادگار ہیں بلکہ سیکڑوں برس سے مفید خدمت انجام دے رہی ہیں۔ ابوالفضل نے اکبرنامہ میں لکھا ہے کہ سڑکوں اور پُلوں کی تعمیر کا کام اس محکمے کے سپرد تھا جو اکبر کے زمانے میں میر بر و بحر کے تحت قایم کیا گیا تھا۔ سالہا سال تک اس عہدے پر قاسم خاں فایز رہا جس نے کئی پل بنوائے۔ جہانگیر نے سڑکوں کو بہتر بنانے کی برابر کوشش کی، ہر کوس پر فاصلے کے نشان لگوائے اور تراہوں اور چوراہوں پر نام واری تختیاں لگوائیں، تاکہ مختلف مقاموں کو جانے والے راستے آسانی سے معلوم ہو سکیں۔

سڑکوں کو بنانے کی ضرورت ہر منظم سلطنت کو ہوتی ہے کیونکہ سڑکیں تجارتی اور معاشی نقطۂ نظر سے بہت اہم ہیں، انتظامی نقطۂ نظر سے اور فوجی اغراض کے لئے عمدہ سڑکوں کا ہونا لازمی ہے۔ انھیں ضرورتوں کی وجہ سے مغلوں نے بھی ہمارے سڑکوں کی تعمیر پر بہت محنت اور روپیہ صرف کیا اور کہا جاتا ہے کہ کلکتہ سے پشاور تک کی گرانڈ ٹرنک روڈ مغلوں کی قایم کردہ ڈھاکہ — دہلی سڑک کی جدید اور ترقی یافتہ شکل ہے۔ اسی طرح شہنشاہ اورنگ زیب نے دکن کی مہم کو زیادہ آسانی سے سر کرنے کے لئے دہلی اور دکن کے درمیان جو سڑک بنوائی تھی اُس کے حصّے اب دہلی۔ ناگپور اور ناگپور۔ بمبئی کی سڑکوں میں شامل ہیں۔

انگریزوں کے عہد میں سڑکوں کی تعمیر و توسیع کی طرف بہت توجہ ہوئی ابتدا میں یہ لوگ بھی ذرا لاپروا سے تھے مگر بعد میں سڑکوں کی تعمیر و نگہداشت کا باقاعدہ انتظام کر دیا گیا۔ اس کا آغاز لارڈ ولیم بینٹنگ نے کیا اور لارڈ ڈلہوزی نے اس کو ترقی دی۔ اس وقت سے اب تک زیادہ سڑکیں، بہتر سڑکیں، پختہ سڑکیں کشادہ سڑکیں

بنتی چلی جا رہی ہیں۔ کچھ عرصے سے بے گردی سڑکوں کا رواج بڑھ رہا ہی اور کوئی سال ایسا نہیں گزرتا کہ کچی سڑکوں کو پختہ نہ کیا جاتا ہو اور خاص کر شہروں میں بے گردی سڑکیں، ڈامر یا سیمنٹ کی نہ بنوائی جاتی ہوں۔

ایک چھوٹی سی کتاب میں سڑکوں کی عہد بعہد کی تاریخی سرگزشت بیان کرنا باعث طوالت اور ناظرین کے لئے غیر دلچسپ بھی ہوگا لہٰذا گزشتہ صدی میں ہماری سڑکوں کی کیفیت اور حالت اختصار سے بیان کی جاتی ہی۔

لارڈ ولیم بنٹنک ۱۸۲۹ء سے ۱۸۳۵ء تک گورنر جنرل رہا ہی اس کا شمار ہندستان کے ان معدودے چند انگریز حاکموں میں ہوتا ہی جنھوں نے بڑی دانشمندی سے ہندستان میں حکومت کی ہی۔ اس نے کئی خوشگوار اور مفید اصلاحیں کیں جن میں اخراجات کی تخفیف، مال گزاری کا انتظام، افیون کی تجارت پر روک تھام انگریزی کا رواج، اور سب سے بڑھ کر ستی کی ممانعت قابل لحاظ ہیں ہندستانیوں کے حق میں بعض اصلاحیں مفید نہ تھیں مگر اُن کی اہمیت سے انکار نہیں۔ اسی گورنر جنرل کو خیال ہوا کہ بنگال کو شمالی ہندستان کے تمام صوبوں سے ملحق کرنے کے لئے دہلی سے کلکتہ تک سڑک تعمیر کرنی چاہیئے چنانچہ اسی کے زمانے میں یہ سڑک ازسرنو تعمیر ہوئی اور مغلوں کی تعمیر کردہ سڑک کے جو جو حصے زلزلوں اور سیلابوں کی وجہ سے غایب ہو گئے تھے دوبارہ تعمیر کرائے گئے۔ اور اس سڑک کا نام گرانڈ ٹرنک روڈ رکھا گیا۔ جو اب تک مشہور ہے۔ ۱۸۴۸ء سے ۱۸۵۶ء تک لارڈ ڈلہوزی ہندستان کا گورنر جنرل تھا۔ یہ بڑا تیز مزاج اور جان دار حاکم تھا، اس نے بھی ہندستان میں بڑی اہم اصلاحیں کیں، اور ہندستان میں انگریزی راج کو بڑھانے اور مستحکم بنانے میں بہت کامیاب رہا۔ تعمیرات اور ذرایع آمد و رفت کے نقطۂ نظر سے اس کا عہد حکومت بہت اہم ہی۔ اس ضمن میں اس کا سب سے پہلا کارنامہ

محکمہ ڈاک کی اصلاح اور ٹکٹوں کا رواج ہی ہندستان کے اندر ہر جگہ لفافے بھیجنے کے لیے آدھ آنے کا ٹکٹ اور کارڈ بھیجنے کے لیے پاؤ آنے کا ٹکٹ مقرر کیا گیا۔ ٹکٹوں کی یکساں قیمت کی وجہ سے نہ صرف کاروباری اداروں اور عوام کو سہولت ہوئی بلکہ محکمۂ ڈاک کو بھی بے حد انتظامی سہولت ہوئی ۱۸۵۳ء میں سب سے پہلی ریل گاڑی چلی ۱۸۵۴ء میں مرکزی محکمۂ تعمیرات (سنٹرل پی۔ ڈبلیو۔ ڈی) اور ہر صوبے میں صوبہ داری محکمۂ تعمیرات قایم ہوئے۔ ۱۸۵۴ء میں آگرے سے کلکتہ تک سب سے پہلا تار بھیجا گیا۔ تعمیرات عامہ کے ان مختلف ذریعوں کو ترقی دینے کے علاوہ ڈلہاؤزی نے سڑکوں کی تعمیر و مرمّت پر بھی بہت توجہ کی۔

ڈلہاؤزی کے زمانے تک ریل اور سڑک کا کوئی مسئلہ ہی نہیں تھا مگر جیسے جیسے ریلوں پر صرف کردہ رپے کی مقدار بڑھتی گئی اور ریلوں کی اہمیت میں اضافہ ہوتا گیا اس کا پرتو سڑکوں کی تعمیر پر پڑتا گیا۔ چنانچہ گزشتہ ستّر اسّی سال میں ریل اور سڑک کا مسئلہ ایک مخلوط مسئلہ بن گیا ہے۔ ریلوں کی خاطر ان سڑکوں کو جو ریلوں کے متوازی یعنی برابر برابر جانے والی تھیں نظر انداز کیا جانے لگا تاکہ سڑکوں کی حالت خراب ہونے سے کاروباری ادارے اور عوام سہولت اور کفایت کی خاطر ریلوں کی سرپرستی کریں جس کی وجہ سے ریلوں کو اور ریلوں میں رپیہ لگانے والے انگریز سرمایہ داروں کو اور ریلیں چلانے والی انگریزی کمپنیوں کو فایدہ پہنچے۔ یہی وجہ تھی کہ انیسویں صدی کے آخری نصف میں ان سڑکوں کو بھی جو شاہراہیں تھیں (مثلاً گرانڈ ٹرنک روڈ!) نظر انداز کیا جانے لگا اور دیدہ و دانستہ بے مرمّت رکھا تاکہ ریلوں کو زیادہ مسافر اور زیادہ مال ملے!! جس قدر ریلوں کے برابر برابر جانے والی یعنی متوازی سڑکوں کے بُرے دن آئے اسی قدر ریلوں کو فایدہ پہنچانے والی سڑکوں کو اچھے دن نصیب ہوئے چنانچہ تمام اہم منڈیوں اور شہروں

سے قریب ترین ریلوے اسٹیشن تک عمدہ سڑک ڈالنے کے معنی یہ تھے کہ ریلوں کے لیے ایک پرورشی راستہ (FEEDING LINE) بنایا جارہا ہو جس کے توسط سے ریلوں کو مسافر زیادہ تعداد میں اور مال زیادہ مقدار میں وصول ہوگا اور ضمناً خام اشیا کو انگلستان بھیجنے میں اور غیر ملکی مصنوعات کو اندرون ملک تک پہنچانے میں سہولت ہوگی۔ غرض برطانوی ملوکیت کے ہم آہنگ اصول مقرر کیے جاتے تھے اور انھیں کے مطابق ریلوں کے افسر اور سڑکوں کے عہدے دار عمل کرتے تھے گزشتہ پچاسی سالہ تاریخ شاہد ہو کہ ہندستان کی حکمت عملی اور ہر محکمے میں سب سے زیادہ لحاظ انگلستان کا رکھا جاتا تھا اور اسی کی خاطر کم سے کم انیسویں صدی کے آخری نصف میں ریلوں کی متوازی سڑکوں کی شان گھٹادی گئی اور ریل کی پٹریوں سے زاویۂ قایمہ بناتی ہوئی جانے والی سڑکوں کی شان بڑھادی گئی اور انیسویں صدی کے ختم تک تمام تعمیراتی محکموں کی یہی روش رہی یعنے ایسی سڑکیں بناؤ اور اُن سڑکوں کو سنبھالو جن سے ریلوں کی پرورش ہو، یا اُن سڑکوں کو بھول جاؤ یا اُن سے سوتیلی ماں کا سا سلوک کرو جس سے ریلوں کو نقصان کا امکان ہو۔

بہرحال ان متضاد صولوں کے تحت سڑکوں کی توسیع و ترقی ہوئی اور مجبوراً یا مصلحتاً صرف بڑی بڑی شاہراہوں کو سنبھالے رکھا گیا تاوقتیکہ اس صدی کے آغاز میں موٹروں کی ایجاد ہوئی جس کا رواج سال بسال بڑھتا گیا جنگ کے بعد موٹروں کی تجارت کو بہت فروغ ہوا، بسوں کا رواج بھی بڑھ گیا۔ سہولت اور کفایت کے علاوہ کئی موقعوں پر وقت کی بچت بھی ہونے لگی، بسوں کو چلانے کے لیے ابتدائی خرچے کی زیادہ ضرورت نہ تھی اور سب سے بڑی بات یہ کہ موٹروں میں نقل وحرکت کرنے سے عہدہ داروں، امیروں، با اقتدار ہستیوں اور حاکموں کو فایدہ تھا اور موٹروں اور بسوں کی درآمد سے بہرحال انگریز ہی زیادہ تر فایدہ اُٹھاتے تھے۔

جب تک انگریزوں کو فایدہ پہنچانے والی ہندستانی ریلوں کا مقابلہ سڑکوں سے تھا ریلوں کی ترقی اور کامرانیوں کی مسلسل داستان تھی۔ مگر اب برابری کا مقابلہ تھا بلکہ انفرادی سہولت اور کفایت کے اعتبار سے موٹروں اور بسوں کا پلہ بھاری تھا البتہ ریلوں میں لگائی ہوئی ۸ آٹھ ارب کی پونجی کو بھلانا بھی دشوار تھا غرض موٹروں کی ایجاد اور اس کے رواج سے ریلوں اور موٹروں میں جو مسابقت پیدا ہوئی وہ ایک ایسا مسئلہ ہوگیا ہے جو خاطر خواہ طور پر کہیں حل نہیں ہوا۔ پھر بھی موٹروں اور بسوں کی وجہ سے سڑکوں کے بُرے دن ختم ہوگئے اور ان پر بھی ازسرِنو عنایت ہونے لگی، بلکہ مہربانیاں اور عنایتیں بڑھنے لگیں سب سے پہلے ہندستان کے تمام بڑے بڑے شہروں کو ملانے والے راستے دُرست کیے گئے اور ہمیشہ دُرست حالت میں رکھے جانے لگے کیونکہ رفتہ رفتہ موٹروں کی آمد و رفت دن رات ہونے لگی۔ چھوٹے بڑے عہدہ داروں کا سڑکوں سے گزرنا بڑھتا گیا۔ بڑے بڑے تعمیراتی افسر بھی آئے دن انھیں سڑکوں کے ذریعے آنے جانے لگے جو چند سال پہلے اپنے ریل کے ڈبے میں بیٹھے ہوئے حقارت آمیز نظر سے سڑکوں کو اور ان پر چلنے والے کھاجروں اور چھکڑوں کو دیکھتے تھے اور صرف مجبوری کی صورت میں سڑکوں پر سفر کرتے تھے۔

موٹروں اور بسوں کے رواج نے صورت حال کو بالکل بدل دیا اور اب بڑے بڑے افسروں کے لیے بھی مفید مطلب تھا کہ دَورے کریں تو موٹروں کے ذریعے قریب کے مقاموں کی سیر کے لیے جائیں تو موٹروں کے ذریعے، لہذا سڑکوں کی دُرستی شروع ہوئی، نئی نئی سڑکیں ڈالی گئیں، اضلاع کے لیے بے گردی سڑکوں کی پکار شروع ہوگئی ہے، بعض مقاموں پر اس کا آغاز بھی ہوچکا ہے، امریکہ اور جرمنی کی ہموار، کشادہ سمینٹی سڑکیں تمام ارمان بھرے موٹرنشینوں کا

خوش آیند خواب ہیں اور وہ دن دور نہیں جب کہ ہندستان میں ہزارہا میل لمبی سیمنٹی سڑکیں ہوں گی اور کلکتہ سے پشاور تک، دہلی سے بمبئی تک، بمبئی سے مدراس تک اور ان کے علاوہ جہاں کہیں زوردار حاکم ہو یا دور اندیش و باثر افسر نصیب ہو سیمنٹ کی عمدہ سڑکیں تعمیر ہوں گی اور سیمنٹی سڑکوں کا بھی ایک جال سارے ہندستان پر بچھ جائے گا!

موجودہ صورتِ حال یہ ہے کہ تمام بڑے بڑے شہروں اور اہم منڈیوں کے درمیان پکّی سڑکیں بن گئی ہیں، نقشہ دیکھنے سے ایسا معلوم ہوتا ہے کہ سارے ہندستان پر سڑکوں کا جال بچھا ہوا ہے مگر واقعہ یہ ہے کہ ان پختہ سڑکوں کی مجموعی لمبائی ایک لاکھ میل سے کچھ ہی زیادہ ہے (صرف برطانوی علاقوں میں پکّی سڑکوں کی لمبائی ۳۷-۱۹۳۶ء میں ۸۲۰۰۰ میل سے کچھ زیادہ تھی مگر بہت سی دیسی ریاستوں میں بھی عمدہ عمدہ پکّی سڑکیں ہیں) ہندستان جیسے بڑے ملک کے لیے جو درحقیقت ایک نیم براعظم ہے ایک لاکھ میل کی پکّی سڑکیں بہت کم ہیں، یہی وجہ ہے کہ ہزاروں گانْو یا قصبوں کے درمیان صرف کچّی سڑکیں یا راستے ہیں جن سے بُرے بھلے کام نکلتا ہے۔

مرکزی حکومت اور صوبے داری حکومتوں کو اس امر کا احساس ہونے لگا کہ سڑکوں کی تعمیر اور ان کی ترقی کے لیے یہ ضروری ہے کہ ملک کے مختلف حصّوں میں جو کام ہوتے ہیں ان سب میں اشتراکِ عمل ہو اور سارے ملک کے لیے ایک ہی اصول مرتب کیا جائے۔ ان امور کی تحقیق کے لیے حکومت ہند نے ۱۹۲۷ء میں "روڈ ڈیولپمنٹ کمیٹی" (ROAD DEVELOPMENT COMMITTEE) قایم کی۔ اس کمیٹی نے ایک اہم سفارش یہ کی کہ سڑکوں کی ترقی مرکزی مالیات کے ذریعے ہو کمیٹی نے واضح کیا کہ سڑکوں کی ترقی کے لیے جو مصارف درکار ہوتے ہیں انھیں صوبے اور مقامی ادارے برداشت نہیں کرسکتے۔ نیز جب سڑکوں کے ذریعے

مرکزی حکومت کو آمدنی حاصل ہوتی ہے تو کوئی وجہ نہیں کہ یہ اپنی ذمے داریوں کو پورا کرنے سے پیچھے ہٹے۔ کمیٹی نے یہ سفارش کی کہ موٹر محصول (اس میں موٹر اسپرٹ پر محصول VEHICLE TAXATION اور کرائے پر چلنے والی گاڑیوں کی لائسنس فیس شامل ہیں) سڑکوں کی ترقی کے لیے استعمال ہو، یہ بھی سفارش کی گئی کہ سڑکوں کی از سر نو تقسیم ہو تاکہ مقامی اداروں کا بار کم ہو سکے۔

۱۹۲۹ء کے قانون مالیات ہند کی رو سے موٹر اسپرٹ پر محصول ۴ آنے سے ۶ آنے فی گیلن کر دیا گیا، اور اس طرح جو زاید آمدنی حاصل ہوئی وہ سڑکوں کی ترقی کے لیے مختص کر دی گئی اور ایک (ROAD DEVELOPMENT ACCOUNT) (سڑکوں کی توسیع کا حساب) کی بنا ڈالی گئی۔ اس فنڈ میں سے ۱۵ فی صد تو حکومت ہند اپنے لیے محفوظ رکھتی ہے تاکہ وہ اپنی ضرورت کے تحت صوبے واری یا بین صوبات سڑکوں کی تعمیر و توسیع کے نظام عمل پر زیادہ آسانی سے اثر ڈال سکے۔ مختلف صوبوں میں جس قدر پٹرول صرف ہوتا ہے اسی مناسبت سے ان میں بقیہ رقم تقسیم کر دی جاتی ہے۔ جملہ امور کی نگرانی کے لیے اور سڑکوں کے بارے میں مزید مشورہ دینے کے لیے روڈ کانفرنس بھی منعقد ہوا کرتی ہے جس میں حکومت ہند اور صوبائی حکومتوں کے نمایندے شریک ہوتے ہیں۔

کچّی سڑکوں کی مجموعی لمبائی برطانوی علاقوں میں دو لاکھ سے کچھ زیادہ ہے۔ دیسی ریاستوں میں کچّی سڑکیں ایک لاکھ میل لمبی ہوں گی۔ غرض سارے ہندستان میں پکّی اور کچّی کل سڑکوں کی مجموعی طوالت چار لاکھ میل ہے۔ اس کی اصلیت کا اندازہ ہم آسانی سے اس وقت کر سکیں گے۔ جب ہم اپنے ملک کا مقابلہ بعض ترقی یافتہ ملکوں کے رقبے اور سڑکوں کی لمبائی سے کریں۔

معاشی اعتبار سے دُنیا کا سب سے زیادہ ترقی یافتہ ملک امریکہ کی متحدہ ریاستیں

ہیں۔ متحدہ امریکی ریاستوں کا رقبہ اگرچہ ہندستان کے رقبے سے دو گنا ہو مگر وہاں کی سڑکوں کی مجموعی لمبائی ۱۹۳۰ء میں ۳۰،۰۰،۰۰۰ (تیس لاکھ) تھی۔ اسی اعتبار سے ہمارے ملک میں پندرہ لاکھ میل لمبی سڑکیں ہونی چاہئیں تھیں، مگر ہمارے یہاں صرف ۴ لاکھ میل ہی سڑکیں ہیں، جن میں سے تین لاکھ کچّی ہیں! اسی تقابل سے ہم امریکیوں کی عظمت و دولت اور اپنی غربت و نکبت کا اندازہ کر سکتے ہیں! برطانیہ عظمیٰ یعنی انگلستان، اسکاٹ لینڈ اور آئرستان کا مجموعی رقبہ ہندستان کے رقبے سے پندرہ گُنا کم ہو مگر وہاں بھی پکّی سڑکوں کی لمبائی دو لاکھ ہو! اگر انگلستان کے رقبے اور سڑکوں کی باہمی نسبت کے مطابق ہمارے ملک میں بھی سڑکیں ہوتیں تو ہماری سڑکوں کی لمبائی تیس لاکھ ہوتی!! یہ تقابلی اعداد صرف سڑکوں کی طوالت کو ظاہر کرتے ہیں، سڑکوں کی عمدگی اور کشادگی کا اندازہ وہی کر سکتے ہیں جو ان ملکوں کی سیر کر چکے ہیں یا جن میں اتنی تخیل کی قوت ہو کہ وہ اخباروں میں گاہے ماہے شایع ہونے والی یا فلموں میں دکھائی دینے والی تصویروں سے قیاس کر سکیں کہ وہاں کی سڑکیں کتنی نفیس ہیں! جرمنی اور اطالیہ نے جو عمدہ عمدہ "موٹر راہیں" بنائی ہیں وہ نہ صرف بہت کشادہ ہیں اور سمینٹ کی ہونے کی وجہ سے گرد و غبار سے محفوظ ہیں بلکہ مختلف نشانیوں سے آراستہ ہیں، موٹر چلانے والے کو کافی فاصلے ہی سے جا بجا لگی ہوئی بین الاقوامی علامتی تختیاں نظر آتی ہیں جن سے معلوم ہو جاتا ہو کہ آیندہ کس قسم کا راستہ آنے والا ہو، موڑ کو ظاہر کرنے، اتار چڑھاؤ کو ظاہر کرنے گانو یا قصبے کی سمت کو ظاہر کرنے، فاصلے کو ظاہر کرنے کی علامتیں ہر موزوں مقام پر لگی ہوئی ہیں، بہر حال ہم افادیت، سہولت اور آرام کا لحاظ کریں تو امریکی یا یوروپی سڑکیں ہماری سڑکوں سے سو گنی بہتر ہیں!! یہ نسبت مبالغہ آمیز نہیں اور نہ غیر ذمے دارانہ طور پر مقرر کر دی گئی ہو! ریلوں اور سڑکوں کے

متعلق میرا جو کچھ بھی تجربہ ہی اور سڑکوں اور ریلوں کے متعلق میری جو کچھ بھی واقفیت ہی، اس کے پیش نظر تمام نکتوں کو ملحوظ رکھتے ہوئے میں نے ایک اور نقشا کی نسبت مقرر کی ہی! یہ ناقابل انکار امر ہی کہ امریکہ اور جرمنی، فرانس اور انگلستان کی طرح نہایت کشادہ، سایہ دار، بے گرد کی سیمنٹ یا ڈامر کی سڑکیں ہندستان کے صرف بڑے بڑے شہروں اور چھاؤنیوں میں پائی جاتی ہیں اور جب کبھی ایک شہر سے دوسرے شہر جانا ہوتا ہی تو وہی کچّی پکّی سڑکوں پر چلنا پڑتا ہی جن کی امتیازی خصوصیت گرمیوں میں دھول اور بارش میں کیچڑ ہی[۱]! ہمارے ملک کی سڑکوں کے نقشے پر ایک نظر ڈال کر دیکھیے، بظاہر تو ایسا معلوم ہوتا ہی کہ سارے ملک میں راستوں کا گھنا جال بچھا ہوا ہی مگر ذرا غور سے دیکھیے تو جا بجا رکاوٹوں کا نشان یعنی چلیپا نظر آئے گا، اس کا مطلب یہ ہی کہ اس مقام پر پُل نہیں ہی، ممکن ہی کہ ندی کو عبور کرنے میں دشواری ہو یا اس کو پار کرنا ہی ناممکن ہو۔ مثلاً شاہجہاں پور سے فتح گڈھ آنے جانے میں گنگا اور رام گنگا دو ندیوں کو پار کرنا پڑتا ہی، اسی طرح محبوب نگر سے کرنول آنے جانے میں کرشنا اور تنگا بھدرا ندیاں ملتی ہیں، ان راستوں پر پُل نہ ہونے کی وجہ سے آج بھی نہ صرف دِقّت ہوتی ہی بلکہ اکثر عبور کرنے میں اتنی تکلیف ہوتی ہی اور اتنا وقت صرف ہوتا ہی کہ لوگ ریل کے ذریعے سفر کرنا پسند کرتے ہیں! ان مقاموں پر پُلوں کے تعمیر نہ ہونے کی وجہ، بعض صورتوں میں اہم ترین وجہ، یہ بھی ہی کہ ریلوں کی آمدنی کم نہ ہونے پائے اور بے پل کی سڑکوں سے پریشان ہوکر مجبوراً ریل کا سفر کرنے والوں کی معقول تعداد ہمیشہ رہے!! ہماری سڑکوں پر اثر انداز ہونے والی ایک اندرونی وجہ یہ بھی ہی!! سیاست اور معشیت، حاکمیت اور اطاعت کا پَرتو ہماری سڑکوں پر بھی پڑتا ہی۔

---

[۱] گزشتہ دس سال میں ہندستان کے اکثر بڑے شہروں کے درمیان بھی سیکڑوں میل لمبی سڑکیں بن گئی ہیں۔ (مدیر انجمن ترقیٔ اُردو)۔

۲-

دوسرا باب

ہماری آب راہیں

ہندستان میں پانی کے راستے وہ ندیاں ہیں جو قدرتی طور پر جہاز رانی کے کے لیے موزوں ہیں یا ساحلی آمد و رفت یا نقل و حمل جو قدیم ترین زمانے سے چھوٹی بڑی کشتیوں کے ذریعے ہوتی چلی آئی ہے۔ ہمارے پانی کے راستے کم سے کم موجودہ زمانے میں غیر اہم ہیں مگر نہ صرف کتابی تسلسل قایم رکھنے کے لیے بلکہ گزشتہ زمانوں کی یاد تازہ کرنے کے لیے اور آیندہ عبرت دلانے کے لیے یا تھوڑا بہت جوشِ عمل پیدا کرنے کے لیے ہمیں اپنے سمندری راستوں کی سرگزشت معلوم کر لینی چاہیے۔

تمدن کے بالکل ابتدائی دَور میں آنے جانے اور مال اسباب لانے لے جانے کے لیے انسان کے پاس اپنی ذات کے سوا کچھ نہ تھا جس طرح وہ پیدل چل کر اور اپنے کندھوں پر بوجھ اُٹھا کر راستہ طے کرتا تھا اسی طرح پانی کے راستے کو طے کرنے کے لیے اُسے تیرنا پڑتا تھا اور ظاہر ہے کہ تیرنے کا خیال بھی اُسے جانوروں کو تیرتا ہُوا دیکھ کر پیدا ہُوا ہوگا۔ یہ عجیب بات ہے کہ دُنیا کے اکثر جانور ہاتھی اور بیل، گینڈا اور شیر، کتّا اور بلی وغیرہ تیرنا جانتے ہیں اور انھیں فطری طور پر تیرنا آتا ہے برعکس اس کے انسان کو تیرنا صرف مصنوعی طور پر سیکھنے سے آسکتا ہے، یعنے سیکھنے میں بھی خاص طور پر کوشش کرنی پڑتی ہے، محض سننے بولنے

سے جس طرح بچے زبان سیکھتے ہیں تیرنا تھوڑی آتا ہی؟ غرض پانی پر سے گزرنے کے لیے انسان نے تیرنا سیکھا اور پیٹھ پر لاد کر مال اسباب لے جانا شروع کیا۔ تیرنا بحیثیت تفریح اور کسرت کے بڑا دلچسپ مشغلہ ہی۔ مگر راستوں کو طی کرنے کے لیے بہت تکلیف دہ ہی لہذا انسان نے اپنی ہشیاری اور چالاکی سے کام لے کر لکڑی کے تختوں کو پانی میں ڈال کر ان پر سواری شروع کی تاکہ پانی کا راستہ طی کرنے میں آسانی ہو، بعد میں ان لکڑی کے تنوں کو بیچ میں سے کھوکھلا کر کے کشتی نما بنانا شروع کیا اور اس میں سوار ہو کر پانی کے بہاؤ کے ساتھ بہنا شروع کیا، رفتہ رفتہ کشتی کی ساخت بہتر ہونے لگی اور اس میں ڈانڈے بھی لگ گئے اور کھینا ممکن ہوا، جیسے جیسے صدیاں گزرتی گئیں اور صنعت و حرفت میں ترقی ہوتی گئی، کشتیوں کی ساخت اور بھی اچھی ہوتی گئی اور بڑی بڑی کشتیاں بننے لگیں، ندیوں پر ناؤ چلنے لگی، ساحل کے قریب قریب سمندری سفر شروع ہوا۔ بعض نڈر اور کھوجی ملّاحوں نے نہ معلوم کہاں کہاں کے سمندری راستے اختیار کیے، سیکڑوں نے اپنی جانیں قربان کیں تو بعض خوش قسمت افراد کو اپنی جرات کا صلہ ملا اور انھوں نے قرب وجوار کے جزیرے دریافت کیے اور ہنسی خوشی صحیح سلامت واپس آئے۔ ان کی کامیابی سے دوسروں کی ہمّتیں بڑھیں، کشتی سازی کی صنعت کو فایدہ ہوا، اتنی بڑی بڑی کشتیاں بننے لگیں کہ اس کے لیے نئے الفاظ کی ضرورت ہوئی۔ ان جہازوں پر بڑے بڑے مضبوط پردے لگائے گئے، ان بادبانی جہازوں کی وجہ سے کھینے کی تکلیف اور مصیبت کم ہو گئی، چین والوں نے قطب نما دریافت کیا ہشیار ملّاحوں نے تاروں کو دیکھ کر راستہ معلوم کرنا شروع کیا اور اس طرح حقیقی معنی میں سمندری سفر اور ایک ملک سے دوسرے ملک تک سمندر کے ذریعے آمد و رفت ہونے لگی۔

تاروں کو دیکھ کر سمت اور رُخ کیونکر معلوم کیا جاسکتا ہی اور مطلوبہ مقام پر

پہنچنے کے لیے ٹھیک راستہ کیسے نکالا جاسکتا ہے اس کو سمجھنا ناواقفوں کے لیے ناممکن ہے البتہ آپ اور ہم نوجوان اور ادھیڑ، بچّے اور بوڑھے، مبتدی اور عالم سب اس لاجواب اور بے قافیہ نظم سے محظوظ ہو سکتے ہیں جو ہماری زبان کے بلند پایہ شاعر اسمٰعیلؒ نے تاروں کو مخاطب کر کے لکھی ہے، اس کا آخری بند ہے :-

وہ جہاز جن کے آگے ہیں وسیع بحر اعظم
انھیں ہولناک موجوں سے مقابلہ ہے کرنا
کوئی ہے چلا وطن سے کوئی آ رہا ہے واپس
انھیں کچھ خبر نہیں ہے کہ کدھر ہے ان کی منزل
نہ تو مرحلہ نہ جو کی نہ سُراغ راہ کا ہے
نہ کوئی دلیل و رہبر مگر اے فلک کے تارو
تمھیں ان کے رہنما ہو

انھیں ستاروں کی مدد سے اپنا راستہ دریافت کرتے ہوئے اور ہوا کے زور سے فایدہ اٹھانے والے بادبانی جہازوں میں ہمارے ملک کے قدیم باشندوں نے قرب و جوار کے تمام سمندروں کو چھان ڈالا، کبھی کبھی دُور دراز ممالک کی سیر کی، برما و جاوا، لنکا اور افریقہ سے مستقل طور پر تجارتی تعلقات قایم کیے، باہر کے لوگ یہاں آئے اور یہاں آکر ایسے بسے کہ ہمیشہ ہمیشہ کے لیے یہیں کے ہو رہے، عالم آئے، تاجر آئے، صنّاع آئے، کاریگر آئے، فاتح آئے، سیّاح آئے، چینی آئے، ایرانی آئے، حبشی آئے اور عرب آئے، ہندستان بھانت بھانت کی قوموں کا وطن اور مسکن ہو گیا!

اگرچہ عام کتابوں میں ہماری قدیم جہاز رانی اور جہاز سازی کے متعلق کچھ نہیں لکھا ہے مگر بعض محققوں کا خیال ہے کہ ہندستان نے قدیم زمانے میں جہاز سازی

اور جہاز رانی میں کمال پیدا کر لیا تھا۔ جو لوگ مغلیہ حکومت کے مداح ہیں وہ بھی کہتے ہیں کہ مغلوں نے فن جہاز رانی کو بہت کچھ ترقی دی تھی۔ اس میں شک نہیں کہ اجنٹا کے غاروں میں بھی ایسے جہازوں کی تصویریں ملتی ہیں جن کے متعلق قیاس کیا جا سکتا ہے کہ وہ ہندستانی تھے۔ مغلوں نے سیر و تفریح اور تجارت اور فوج کی سہولت کی خاطر الہ آباد پر تقریباً تین ہزار کا بیڑہ رکھا تھا، آسام اور بنگال کی ندیوں میں بھی یقیناً ہندستانی جہاز چلتے تھے۔ اس زمانے کے حالات کے لحاظ سے ہماری جہاز سازی کی صنعت اور جہاز رانی کی قابلیت غنیمت تھی مگر پھر بھی یہ تلخ حقیقت مٹائے نہیں مٹ سکتی کہ عین اُسی زمانے میں جو مغلیہ سلطنت کا زرین دَور تصور کیا جاتا ہے بدیسیوں نے کئی ہندستانی بندرگاہوں پر قبضہ کر لیا تھا گوا میں پرتگالی، مدراس اور سورت میں انگریز، پانڈیچری میں فرانسیسی مستقل طور پر مغلوں کے زمانے ہی میں جم گئے تھے اور کئی مرتبہ دریائی ڈاکوؤں اور سمندری قزاقوں نے مغلیہ فوج اور ہندستانی تجارت کو نقصان پہنچایا تھا۔ میرا خیال ہے کہ مغلوں کے زوال اور ہندستانیوں کی حکومت کے خاتمے کا ایک اہم سبب ہماری بحری کمزوری تھی چنانچہ دو ایک مرتبہ (مثلاً اورنگ زیب کے عہد میں) اِن بندرگاہوں سے بدیسیوں کو نکالا گیا تو یہ دارو گیر سے پہلے ہی جہازوں میں قیمتی سامان لے کر سمندر میں دُور جا نکلے اور ان کا پیچھا کرنے کے لیے ہندستانیوں کے پاس کافی بیڑا نہ تھا! میں یہ نہیں کہتا کہ ہندستان کا فن جہاز سازی اور جہاز رانی ناقابل لحاظ تھا لیکن ہمارے جہازوں کی تعداد سراسر ناکافی تھی، ہمارے تجارتی اور فوجی بیڑے کو ترقی دینے کی مسلسل اور باضابطہ کوشش نہیں کی گئی تھی زمانے کی رفتار کے ساتھ جہاز سازی کی صنعت نے بھی ترقی نہیں کی تھی، کافی تعداد میں اولوالعزم، جانباز اور جری سیّاح ہندستان نے پیدا نہیں کیے تھے یا کیے

بھی تھے تو پیہم امداد اور سرکاری سرپرستی سے ان کی ہمت افزائی نہیں کی گئی تھی۔
اسی کا نتیجہ ہوا کہ ہم نے غیر ملکوں کو جانے کا سمندری راستہ دریافت نہیں کیا بلکہ غیروں نے افریقہ کے جنوبی ساحل سے گھوم کر ہندستان آنے کا راستہ معلوم کیا! چنانچہ کولمبس کے امریکہ دریافت کرنے کے چھ سال بعد ہی ۱۴۹۸ء میں واسکوڈی گاما کالیکٹ پہنچا اور یورپ سے سمندر کے ذریعے ہندستان آنے کا راستہ دریافت ہوا۔

اس میں شک نہیں کہ اس بحری راستے کے انکشاف سے آمد و رفت اور نقل و حمل بڑھ گئی، توطن اور تجارت کو فروغ ہوا، مگر پردیسیوں کا عمل دخل بھی بڑھ گیا ہندستانی جہاز سازی اور جہاز رانی کو شروع میں کم بعد میں بہت زیادہ نقصان ہوا۔ اور ان نو واردوں میں ایسے بھی بہت تھے جنھوں نے سمندری قزاقی کو علانیہ بطور پیشے کے اختیار کیا تھا! جیسے جیسے ہندستان میں بیرونیوں کا تسلط بڑھتا گیا جہاز سازی کی صنعت پست سے پست تر ہوتی گئی اور جب سے ہندستان میں ریلیں بننے لگیں (یعنی ۱۸۵۳ء کے بعد سے) اُن کشتیوں اور چھوٹے چھوٹے جہازوں کو بھی ہر طرح نقصان پُہنچایا گیا جو گنگا، جمنا، برہمپترا اور انڈس جیسی ندیوں پر چلتے تھے۔

ہمارے حاکموں اور ان کے پیروکاروں کی غرض یہ تھی کہ ہر طرح ریلوں کو تقویت پہنچائی جائے اور مال گاڑیوں کی آمدنی بڑھانے کے لیے مال کشتیوں پر گوناگوں دشواریاں عاید کی جائیں تاکہ ٹیکسوں کے بار سے، بےجا مداخلت سے، غیر معمولی اجازتی تاخیر سے، سرکاری بے التفاتی، سرد مہری بلکہ تحقیر سے تنگ آکر ملّاح و ناخدا، تاجر و صنّاع، مسافر و سیّاح سب کے سب اس ذریعۂ آمد و رفت کو چھوڑ بیٹھیں۔ چنانچہ یہی ہوا! سرکاری ہتھکنڈوں سے مجبور ہو کر ہماری معاشی زندگی، سیاسی آزادی اور فنی کمال کا یہ مرتبہ کم اہم ہوا، غیر اہم ہوا،

معدوم ہُوا! چنانچہ آج ہمارے پاس ایک بھی جہاز نہیں، اس ذریعۂ آمد و رفت میں ہمارا برائے نام ہی عمل دخل ہی چند چھوٹے موٹے بادبانی جہاز ہیں، چند ساحلی آمد و رفت کے لیے موزوں، خرید کردہ اسٹیمر ہیں، کشتیاں ہیں، ڈول ہیں، ناویں ہیں! یہ ہی ہماری سمندری کاینات! یہ ہی ہماری آب راہوں کی موجودہ درگت! جس کا حسرت ناک اندازہ ان اعداد سے حاصل کیا جا سکتا ہی: ہر سال ہندستان کی مختلف بندرگاہوں میں آنے والے جہازوں کا مجموعی وزن ایک کروڑ ٹن سے کچھ کم تقریباً نوے یا پچانوے لاکھ ہوتا ہی اور ان نوے پچانوے لاکھ ٹنوں میں آپ جانتے ہیں ہمارا کیا حصّہ ہی؟ نصف لاکھ[۵۱]! ان اعداد کی اہمیت محسوس کرنے کے لیے یہ سمجھیے کہ آپ کسی کے ساتھ مل کر تجارت کریں اور آپ دونوں کو تقریباً ۱۰۰ رُپے کا منافع ہو جس میں سے ساڑھے ننانوے رُپے وہ خود رکھ لے اور آپ کے ہاتھ میں اُٹھنّی پکڑا کر چلتا کرے تو آپ کا دل کیا کہے گا؟ جو لوگ ہندستان کی معاشی اور سیاسی، سماجی اور تعلیمی، فنی اور کاروباری حالت کا مطالعہ کرتے ہیں اُن کا دل بھی یہی کہتا ہی کہ جب ہمارے ہی ملک میں، ہماری یہ بےبسی اور عدم اہمیت ہی تو بین اقوامی تجارت و جہازرانی میں ہندستان کی شرکت کی توقع کرنا ہی سراسر نادانی ہی!

ہندستان میں پانی کے راستوں کی موجودہ حالت

اس میں شک نہیں کہ ہندستان کی ندیاں اور ساحل جہازرانی کے لیے قدرتی طور پر موزوں نہیں، شمالی امریکہ میں ایک جھیل سے دوسری جھیل تک اور وہاں سے سمندر تک جانے کے لیے

---

۵۱ Statistical Abstract for British India 1927-28 to 1936-37 مطبوعہ ۱۹۳۹ء حکومت ہند دہلی صفحہ ۶۰۹

بھرپور ندیاں سدا سے بہتی چلی آئی ہیں اور ان دِنوں ملک و قوم کے لیے شاہراہ بنی ہوئی ہیں۔ ان ندیوں پر بڑے سے بڑے جہاز جا سکتے ہیں اسی طرح جنوبی امریکہ میں جو امےزن نامی ندی ہو وہ جہاز رانی کے لیے اس قدر موزوں ہو کہ یورپ سے امریکہ تک جانے والے جہاز اس ندی میں سے ہوتے ہوئے ایک ہزار میل اندرون ملک تک جا سکتے ہیں۔ اگر ہندستان کی ندیاں بھی اسی طرح موزوں ہوتیں تو بین الاقوامی تجارت اور سیاحت کے جہاز انڈس اور راوی سے ہوتے ہوئے لاہور تک، گنگا اور گومتی سے ہوتے ہوئے لکھنؤ تک کرشنا سے موسیٰ ندی سے ہوتے ہوئے حیدر آباد تک آتے، اور ہمیں سمندر پار جانا ہوتا تو ہم دہلی یا آگرہ، اٹاوہ یا پٹنہ ہی سے جہاز پر سوار ہو کر چلے جاتے! غرض قدرتی موزونیت کے لحاظ سے ہمارا ملک جہاز رانی کے لیے دوسرے ملکوں کے مقابلے میں بہت پیچھے ہو۔ شمالی ہندستان کی ندیاں پھر بھی بہتر ہیں، انڈس، گنگا اور برھم پوترا سال کے بیشتر حصّے میں معمولی کشتیوں اور بالکل چھوٹے جہازوں کے لیے موزوں ہیں یا کسی قدر کوشش سے موزوں بنائی گئی ہیں۔ چنانچہ انڈس ندی پر ڈیرا اسمٰعیل خاں نامی شہر تک (جو آٹھ سَو میل اندرون ملک ہو) گنگا پر کانپور تک، اور گھاگرا سے ہوتے ہوئے فیض آباد تک جہاز رانی ہوتی ہو، اسی طرح برھم پوترا بھی معمولی کشتیوں اور بالکل چھوٹے جہازوں کی نقل و حرکت کے لیے موزوں ہو۔ شمالی متذکرہ ندیوں کے علاوہ وسطِ ہند کی ندیاں (مہاندی، نربدا اور تاپتی) خاص کر جنوب کی تمام ندیاں (گوداوری، کرشنا، کاوری) جہاز رانی کے لیے بالکل ناموزوں ہیں وہ در اصل برساتی ندیاں ہیں جو بارش میں زوروں پر بہتی ہیں موسلا دھار بارش ہو تو سیلابی رفتار اختیار کرتی ہیں، ورنہ بارش نہ ہو یا کم ہو تو موسم کی بارش میں بھی اور خاص جاڑوں اور گرمی میں بالکل دھیمی رفتار سے بہنے والے نالوں

کی شکل اختیار کرلیتی ہیں اور میلوں تک بالکل سوکھ جاتی ہیں اور قرب وجوار کے رہنے والے پانی حاصل کرنے کے لیے ندی کی تہ میں جا بجا کھڈے کھودتے ہیں پانی کی کمی کے علاوہ وسطی، دکنی اور جنوبی ندیوں کی تہ بھی جہاز رانی کے لیے قدرتی اعتبار سے موزوں نہیں، نوکیلے یا بہنگم پتھر یا ڈھلواں چٹان اس وقت بھی جہاز رانی کے لیے ندیوں کو ناموزوں بنا دیتے ہیں جب کہ ان میں پانی بہتا ہو!

اگرچہ ہماری ندیاں قدرتی اعتبار سے موزوں نہیں مگر اس کے یہ معنی نہیں کہ انسانی دانش مندی اور موجودہ فنی عہد کی ترقیوں سے فایدہ اٹھاکر بھی ہم اپنی ندیوں کو جہاز رانی اور (جہاز رانی کے ذریعے) معاشی ترقی اور مادی مرفہ الحالی کے لیے موزوں نہیں بنا سکتے۔ آرتھر کاٹن نے ۱۸۷۸ء میں ایک پبلک اعلان اور متعدد پرچاری لکچروں اور سنجیدہ رسالوں کے ذریعے یہ دعویٰ کیا تھا کہ وہ تین کروڑ پونڈ (تقریباً چالیس پینتالیس کروڑ رُپے) کے صرفے سے ہندستان کی ندیوں کو جہاز رانی کے قابل بناکر اور کہیں کہیں مصنوعی نہروں سے ملاکر ہماری آب راہوں کو اس قابل بنا سکیں گے کہ گنگا اور انڈس کو ملاکر کلکتہ سے کراچی تک گوداوری اور تاپتی کو ملاکر (COCANDA) کوکناڈا سے سورت تک مسافر کشتیاں اور مال کے جہاز آجاسکیں۔ مگر یہ اسکیم نہ تو مقبول ہوسکی اور نہ سرکاری توجہ کی مستحق تصور کی گئی کیونکہ انگلستان کی پبلک (جو بہرحال ہندستان کی حاکم ہو) اس اسکیم کی اہمیت کو محسوس نہ کرسکی اور ریلوں کے نمایندے اور ریلوں سے وابستہ ہستیوں نے سخت مخالفت کی۔ ۱۸-۱۹۱۶ء کی "صنعتی کمیشن" (جس کے ہندستانی ارکان پنڈت مدن موہن مالویہ اور سر فضل بھائی کریم بھائی بھی تھے) نے حکومتِ ہند سے یہ سفارش کی تھی کہ ہندستانی آب راہوں کو بہتر بنایا جائے کیونکہ ریلوں سے وابستہ غرض مندوں نے ہندستان کے پانی کے راستوں کو سرکاری توجہ سے

محروم کیا تھا[۹۷]۔ اور اس لیے بھی کہ ہندستان کے راستوں کو ترقی دینا تو درکنار ان کی حفاظت کرنے والا کوئی نمایندہ بھی نہیں تھا! جیساکہ موجودہ زمانے میں اکثر ہوتا ہے، سرکاری کمیشنوں کی رویداد تو ضخیم جلدوں میں شایع کی جاتی ہے، مگر ان پر عمل کی نوبت بہت کم آتی ہے۔ چنانچہ اس کمیشن کا بھی یہی حشر ہوا، کسی نے کچھ نہ کیا۔ ساری رویداد دھری رہ گئی بلکہ ہندستانی جہاز سازی اور جہاز رانی میں تنزل کی رفتار اور تیز ہوگئی اس کی اصل وجہ یہ ہے کہ جب سے دخانی جہاز کی ایجاد ہوئی اور اس کا رواج بڑھا بادبانی جہازوں کی اہمیت کم ہوتے ہوتے ناقابل لحاظ اور بین اقوامی تجارت اور نقل وحمل کے نقطۂ نظر سے مفقود ہوگئی۔ اٹھارھویں صدی میں بھاپ کی قوت معلوم ہوئی اور اس سے کل پُرزے چلائے جانے لگے، پھر انجن بنا اور خود متحرک سواریوں کے وجود میں آنے کے بعد صرف وقت کا سوال رہ گیا کہ بھاپ کی قوت کو جہازوں کے لیے استعمال کیا جائے چنانچہ ۱۷۸۶ء میں سمنگٹن کی ابتدائی کوشش کے بعد اور کئی گمنام مگر بدقسمت افراد کی فن دانی سے فایدہ اُٹھاکر فلٹن نامی امریکن نے ۱۸۱۷ء میں سب سے پہلے ہڈسن ندی پر دخانی جہازوں کو چلانے میں کامیابی حاصل کی۔ ایک سال بعد ہی نیویارک سے انگلستان تک بھاپ کی قوت سے چلنے والے جہاز نے پہلی مرتبہ سمندر کو پار کیا، اگرچہ اس دخانی جہاز میں پردے بھی لگے ہوئے تھے اور وہ درحقیقت نیم بادبانی اور نیم دخانی جہاز تھا، مگر اس میں شک نہیں کہ وہ بغیر پردوں کے بھی چل سکتا تھا اور یہ پردے محض سہارے کے لیے لگائے گیے تھے، میکانیت اور فن کاری کی ترقی کے ساتھ ساتھ زیادہ طاقت ور انجن بننے لگے اور بادبانی جہازوں کی ضرورت و افادیت گھٹتے گھٹتے تقریباً مفقود ہوگئی۔ دخانی جہازوں کی ایجاد کے بعد چوتھائی صدی کے اندر ہی

---

۹۷ دیکھیے صنعتی کمیشن کی رویداد۔ مطبوعہ کلکتہ ۱۹۱۸ء۔ صفحہ ۲۰۹۔

نہ صرف مسافر جہاز بلکہ مال جہاز اور جنگی جہاز بھی تمام تر بھاپ کی قوت سے چلنے والے بنائے گئے اس عرصے میں لوہے اور فولاد کا استعمال بھی بہت بڑھ گیا تھا اور جہازوں کے بنانے میں لکڑی کی بجائے لوہا اور فولاد استعمال ہونے لگا تھا غرض انیسویں صدی کے ختم تک لوہے کے بنے ہوئے دخانی جہازوں نے اتنی ترقی کرلی تھی کہ بادبانی جہازوں اور لکڑی کے بنے ہوئے جہازوں کی اہمیت کا خاتمہ ہوگیا تھا۔

جدید زمانے میں مشرقیوں کا دخل میکانیت اور فن کاری میں کچھ نہ تھا، چنانچہ ہماری جہاز سازی کی صنعت اور جہاز رانی کی صلاحیت جو کئی صدیوں سے زوال پزیر تھی موت کے شکنجے میں گرفتار ہوگئی اور بھاپ کی قوت اور لوہے کے دباؤ سے اچھی طرح کچلی گئی، ہمارے جہازوں پر جو بپتا پڑی تھی اس سے رہائی کوئی دلاسکتا تھا تو وہ حکومت تھی مگر جب تک اور جہاں کہیں ہماری حکومت تھی سب پر غفلت طاری تھی جہاں کہیں پردیسیوں کا راج قایم ہوچکا تھا سرکاری اغراض اور مفاد کے خلاف تھا کہ دیسی صنعتوں کو سنبھالا جائے غرض اپنوں کی غفلت اور غیروں کی مخالفت کی وجہ سے ہندستانی جہاز سازی اور جہاز رانی کا ایسا خاتمہ ہوا کہ اب ہمارے پاس نہ بیڑہ ہے نہ جہاز ہیں، نہ ملاح ہیں نہ ناخدا ہیں! جو نام نہاد "ہندستانی" کمپنیاں ہیں وہ غیروں کے قبضے یا اثر میں ہیں ان کے جہاز غیر ممالک سے خرید کردہ جہاز ہیں، ان کو چلانے والے اور ان کے کاروبار کو سنبھالنے والے اغیار ہیں!

اسی کا نتیجہ ہے کہ سمندری آمد و رفت یا نقل و حمل میں ہمارا مطلق دخل نہیں رہا البتہ ساحلی آمد و رفت یا نقل و حمل میں ہندستانی کشتیوں کا تھوڑا بہت حصہ ہے اور اندازہ کیا گیا ہے کہ ساحلی آمد و رفت اور تجارت میں (زیادہ تر ار موٹ قسم کی

بنی ہوئی کشتیوں کے ذریعے) ہمارا حصہ صرف دو فی صد ہی یہ بھی اندازہ کیا گیا ہی کہ ہندستان سے جہاز رانی کے ذریعہ ۷۵ کروڑ کی سالانہ آمدنی ہوتی ہی جس میں پچاس کروڑ سراسر بیرونی اور غیر قومی کمپنیوں کے حصّے میں جاتا ہی - یہ اندازے ہجی صاحب نے کئے ہیں جنھیں جہاز رانی کے مسئلے سے گہری دلچسپی اور ماہرانہ واقفیت ہی - موصوف نے جہاز رانی سے متعلقہ مسائل پر متعدد مضمون لکھے ہیں عوام کی دلچسپی بڑھانے کے لیے پبلک تقریریں کی ہیں، قانون ساز جماعتوں میں قانونی مسودے پیش کیے ہیں اور "معاشیات جہاز رانی" کے نام سے ایک تحقیقی کتاب لکھی ہی - ایسے واقف کار شخص کے اندازوں کو جھٹلایا نہیں جاسکتا جنگ عظیم سے قبل جہاز رانی اور جہاز سازی کی جو صورت حال تھی اُسے رادھا کمود مکرجی نے "ہندوستانی جہاز رانی اور سمندری جد وجہد کی تاریخ" میں بیان کیا ہی، اس تصنیف کے خاتمے میں موصوف نے لکھا تھا کہ :-

"بیس صدیوں کی طویل اور شاندار تاریخ کے بعد ہماری قومی صنعتوں میں سے ایک بڑی صنعت (جہاز سازی) گزر گئی - وہ بلاشبہ ہندستانی تمدن کا ایک کارنامہ تھا...... آج ہندستان اس اہم قومی صنعت سے محروم ہی...... گورنمنٹ اور ہندستان کی مادّی ترقی میں دلچسپی رکھنے والوں کا فریضہ ہی کہ اس کھوئی ہوئی صنعت کو زندہ کرنے اور جدید اصولوں پر چلانے کی ضرورت اہمیت کا اندازہ کریں کیونکہ اس صنعت سے ہندستان کی معاشی ترقی کی امیدیں وابستہ ہیں"[۵۱]

ان جملوں کو لکھے ہوئے تیس سال گزر چکے مگر آج بھی ان کو دہرانے اور بار بار کہنے کی ضرورت ہی تاکہ دردمند دلوں میں قوت عمل پیدا ہو اور وہ ہندستان کی ہر اصلاح و تجدید میں اس صنعت کو اُس کی اہمیت کے شایان شان جگہ دینے کی کوشش کریں -

---

[۵۱] Indian Shipping. لانگمن گرینڈ اینڈ کمپنی - لندن ۱۹۱۲ء صفحہ ۲۵۳، اور ۲۵۶ -

تیسرا باب

ریل کی ایجاد، رواج اور ترقی

اٹھارہویں صدی کے آخر تک بجز بادبانی جہازوں کے تمام نقل وحرکت جانداروں کی قوت سے ہوتی تھی۔ انسان اور حیوان محنت کرتے تھے اور دنیا کا تمام کام برُے بھلے نبٹاتے تھے۔ ہمیشہ سے انسان کو آرزو رہی ہوگی کہ وہ خاموشی سے بیٹھا رہے یا برائے نام نگرانی کرتا رہے اور کل پُرزے خود بخود کام کرتے رہیں۔ پانی سیندھنے، بوجھ اُٹھانے، ناؤ کھینے، ٹھیلہ ڈھکیلنے سے آدمی کو طبعاً نفرت ہوتی ہی اور یہ کام عموماً وہ خوشی سے نہیں کرتا لازمی طور پر پُرانے زمانوں میں بھی لوگ ایسی قوت کا ارمان کرتے ہوں گے جو انھیں کڑی جسمانی محنت سے بے نیاز کر دے۔ اس حسرت کا پتہ ہمیں جن پری کے افسانوں سے ملتا ہی جو اپنے سردار کا حکم پاتے ہی فوراً سب کام کر دیتے تھے۔

غرض اٹھارھویں صدی تک دنیا کا بیشتر کام جان داروں کے بل بوتے پر چلتا تھا۔ جب بھاپ کی قوت دریافت ہوئی اور اُس سے کل پُرزے چلنے لگے تو صنعتی انقلاب ہوا۔ اس قوت سے فایدہ اُٹھاکر خود رو انجن تیار کرنا باقی رہ گیا تھا۔ چنانچہ مختلف لوگوں کی ابتدائی کوششوں اور محدود کامیابیوں کے بعد غالباً رچرڈ ترود ی تھک نامی انگریز کو سب سے پہلے ریل کا انجن بنانے میں کامیابی ہوئی۔ اور آج ترد تھک (نہ کہ جارج اسٹی فن سن) ریل کے انجن کا اصل

موجد تصور کیا جاتا ہی[۱]- یہ انیسویں صدی کے ابتدائی سنین کا ذکر ہی- اس کے بعد چوتھائی صدی کے اندر ہی مختلف ریلیں جاری ہوئیں جن میں سے اکثر مقامی اہمیت رکھتی تھیں اور ٹھیک ٹھیک طور پر یہ پتہ چلانا ناممکن ہی کہ سب سے پہلی ریل کہاں اور کب چلی- یہ البتہ تحقیق سے معلوم ہے کہ انجن کی ایجاد اور ریل کا رواج سب سے پہلے انگلستان میں ہوا اور اس میں جارج اسٹی فن سن کا نمایاں حصّہ ہی- اسٹی فن سن کا بنایا ہوا انجن " راکٹ " بہت مشہور ہی- یہ انجن چالیس میل فی گھنٹہ کی رفتار حاصل کرکے سب سے بازی لے گیا تھا- اس تیز رفتار کا احساس اس حقیقت سے بخوبی ہوسکتا ہی کہ آج دہلی اور حیدر آباد کے درمیان ایک ہزار سے کچھ زیادہ کا فاصلہ طی کرنے کے لئے چھتیس گھنٹے سے زیادہ وقت درکار ہی اور تقریباً اٹھائیس میل فی گھنٹہ کی اوسط رفتار سے مسافت طی ہوتی ہی گویا ایک سو سال سے زیادہ عرصہ گزرنے کے بعد بھی ہماری اوسط رفتار راکٹ سے بارہ میل کم ہی ہی-

اگرچہ ریل کی ایجاد ۱۸۲۵ء اور ۱۸۳۰ء کے درمیان مسلمہ ہی مگر ۱۸۴۰ء تک گھوڑے گاڑیاں برابر چل رہی تھیں اور انھیں کے ذریعے تمام آمد و رفت جاری تھی- چوکڑے، بگیاں اور ایک گھوڑے کی گاڑی بدستور تھیں - دراصل انیسویں صدی کے آخری نصف میں ان پر آفت آئی اور آہستہ آہستہ گھوڑے گاڑی کی اہمیت ساری دُنیا میں گھٹتے گھٹاتے تقریباً مفقود ہوگئی-

بظاہر تو یہ معمولی بات معلوم ہوتی ہی کہ نئی ایجاد کے سامنے پُرانے ذرایع آمد و رفت اور نقل و حمل بتدریج مفقود ہوگئے مگر حقیقت یہ ہی کہ متعدد تجربوں اور پے در پے ناکامیوں کے بعد اَن تھک محنت اور مسلسل کوشش کرنے سے

---

[۱] شیر نگٹن کی کتاب "A Hundred Years of Inland Transport." ڈکورتھ- لندن ۱۹۳۷ء- صہ ۴۰-

ہی ریلیں جاری ہوسکیں۔ موجدوں کو سرمایہ داروں کے سامنے ہاتھ پھیلانا پڑا، ماہروں اور واقف کاروں کو کم سمجھ مگر بااثر ہستیوں کی دربارداری کرنی پڑی اور انھیں خوشامد اور لجاجت سے سمجھانا اور منانا پڑا۔ ریل کی ایجاد کے وقت بھی تاریخ خود کو دُہرا رہی تھی: اہل کمال بے ہنروں اور ناقدر دانوں کے سامنے توجہ اور امداد کی بھیک مانگنے پر مجبور رہے۔

بہرحال جب ریل جاری ہوئی تو حسب معمول حکام وقت اس نئی ایجاد کی طرف سے غافل رہے، حسب معمول بے کار لوگوں نے پھبتیاں اُڑائیں، حسب معمول نام نہاد "محققوں اور عالموں" نے گوناگوں اعتراض کیے اور اس نئی ایجاد سے پیدا ہونے والے خطرے بیان کیے، کسی نے کہا کہ ساری فضا دھوئیں سے خراب ہوجائے گی، تیز رو سواریوں میں بیٹھنے سے سر میں خون جم جائے گا جو کچھ یورپ والوں نے نہیں کہا مشرقیوں نے کہہ سُنایا: کسی نے کہا کہ وزنی انجنوں کے چلنے سے زمین ہلے گی اور زلزلے آئیں گے: ایک "پروفیسر" نے کہا ہی نہیں بلکہ لکھا بھی ہو کہ ریلوں کی وجہ سے —— ملیریا پھیلے گا۔ کیونکہ ریل کے ہموار راستوں کو بنانے کے لیے پٹڑی کے قریب گڑھے کھودے جاتے ہیں جن میں پانی جمتا، سڑتا اور ملیریا پھیلاتا ہی۔ گویا سارے ملک میں پہلے نہ تو کوئی گڑھا تھا اور نہ کسی اور مقصد کے لیے گڑھا کھودا گیا تھا جس سے مچھروں کی تعداد بڑھتی اور ملیریا پھیلتا!!'

ریل کی ایجاد اور رواج پر بعض قدامت پرست طبقے بہت نالاں تھے اور انھیں کی کارستانیوں سے کئی بااثر لوگوں نے ریلوں کی جاہلانہ مخالفت کی! جو خود کو ضرورت سے زیادہ عقل مند سمجھتے تھے وہ انجن کو "فریب" تصور کرتے تھے کیونکہ انھیں یقین تھا کہ انجن میں بڑی چالاکی سے گھوڑے کو چھپا رکھا ہی؛ جو ضرورت سے زیادہ سمجھدار تھے وہ انجن کو ساحری سے تعبیر کرتے تھے: عرصے تک یہ مخالفتیں

ہوتی رہیں مگر علوم و فنون کا کارواں ان جاہلوں کے بھونکنے اور چیخنے کو نظر انداز کرتا ہوا بتدریج ترقی کرتا گیا۔

عوام کی باضابطہ آمد و رفت کے لیے سب سے پہلی ریل ۱۸۲۵ء میں لورپول سے فورتھ نامی مقام تک چلی۔ اس کی کامیابی کے بعد انگلستان کے مختلف حصوں میں ریل ڈالی گئی، ہر سال انجن کی طاقت اور سُرعت میں ترقی ہوتی گئی، ریل کے ڈبے بہتر ہوتے گیے، عام انتظام سنبھلتا گیا، انگریزوں کی دیکھا دیکھی آسٹریا میں براعظم یورپ کی پہلی ریل جاری ہوئی، ایک سال بعد ہی ۱۸۳۸ء میں جرمنی کی سب سے زیادہ ترقی پذیر ریاست پروشیا میں ریل جاری ہوئی۔

ان ملکوں میں بھی ریلوں کی مخالفت اور حکومت کی بے توجہی سے ثابت ہوا کہ تاریخ خود کو دُہراتی رہتی ہے۔ اس وقت کی ایک سرکاری تحریر واقف کار حلقوں میں بہت بدنام ہے۔ پروشیا کے پایۂ تخت برلن سے ایک قریبی شہر پوٹسڈام تک ریل جاری کرنے کی اجازت مطلوب تھی۔ درخواست میں ریلوں کا فایدہ بیان کرتے ہوئے یہ بھی کہا گیا تھا کہ اس کی وجہ سے برلن سے پوٹسڈام کا فاصلہ طے کرنے میں ایک گھنٹہ بچے گا۔ "مستقبل شناس" بادشاہ نے اپنے ہاتھ سے اس درخواست کے حاشیے پر لکھا:-

"محض ایک گھنٹہ قبل پوٹسڈام پہنچنے سے میں کسی خاص مسرت کا اندازہ نہیں کر سکتا!"

مطلب یہ کہ ریل ویل بیکار ہے۔ جلد پہنچنے پہنچانے سے کیا ہوتا ہے؟ بادشاہ نے لکھنے کو تو لکھ دیا مگر خود اسے بہت جلد یہ تلخ تجربہ ہوا کہ بھاپ کی طاقت کے سامنے انسان کی قوت ہیچ ہے۔ چاہے وہ بادشاہ وقت ہی کیوں نہ ہو۔ چنانچہ کئی لوگوں کے اصرار سے مجبوراً اجازت دی گئی اور بادشاہ کی مرضی اور بعض حاکموں

کی مخالفت کے باوجود ریل جاری کی گئی غنیمت ہی کہ حکومت کو بہت جلد احساس ہوا کہ یہ چیز رُکنے والی نہیں لہذا بہترین صورت یہی ہوسکتی ہی کہ اس پر ابھی سے نگرانی قائم کردی جائے۔ چنانچہ جلد ہی ایک قانون نافذ کیا گیا اس کے بموجب حکومت کو یہاں تک اختیار عطا کیا گیا کہ وہ مقررہ وقفہ کے بعد یا کافی مہلت دے کر مناسب شرطوں کے ساتھ خانگی ریل خرید سکتی ہی۔

انگلستان اور جرمنی کا تجربہ یورپ اور امریکہ کے اکثر ملکوں میں ہوا۔ ہر جگہ ریلوں کو جاری کرنے میں ابتدائی دقتیں ہوئیں، ہر جگہ حکومت کی غفلت و لاپروائی کا سامنا کرنا پڑا، ہر مقام پر عوام کی جاہلانہ مخالفت سے دوچار ہونا پڑا۔ ان رکاوٹوں کے باوجود ریلوں کی ابتدا ہوئی، ان کا رواج بڑھا، انھیں ترقی ہوئی، ان کو سیاست اور تجارت پر تسلّط حاصل ہوا، فوجی نقل و حرکت میں اتنی آسانی ہوئی کہ ملکوں کے نقشے بدل بدل گئے۔ سیاست اور معیشت پر ریلوں کی حکمرانی انیسویں صدی کے ختم تک عالم آشکارا ہوگئی تھی نقل وحمل اور آمد ورفت کا اہم ترین اور لاثانی ذریعہ ریلیں بن گئی تھیں بحیثیت مدمقابل کوئی ان کی پاسنگ کو بھی نہیں پہنچ سکتا تھا اور موجودہ صدی کے آغاز پر یہ معلوم ہو رہا تھا کہ ان کی تنہا حکمرانی نہ جانے کتنی صدیوں تک رہے گی۔

ریلوں کا چلن خانگی کمپنیوں کی وجہ سے ہوا

یہ تو ہم کہہ چکے ہیں کہ انگلستان میں ریلوں کو فروغ دینے اور ان کو چلانے میں خانگی افراد اور خانگی کمپنیوں کا حصّہ تھا۔ آسٹمارک (سابق آسٹریا) میں جب ۱۸۳۷ء میں پہلے پہل ریل جاری ہوئی تو وہ بھی ایک خانگی کمپنی کی کوششوں کا نتیجہ تھی۔ اسی طرح فرانس، ہنگری، اطالیہ اور متحدہ امریکی ریاستوں میں عمل ہوا۔ اگرچہ ابتدا خانگی کمپنیوں نے کی مگر بہت جلد حکومتوں کو ریلوں

کی اہمیت کا احساس ہوا۔ چاروناچار اُنھیں تسلیم کرنا پڑا کہ نقل وحرکت آمد و رفت کے اس انقلاب آفریں ذریعے سے پبلک اغراض وابستہ ہو چکے ہیں لہذا انھیں بالکل خانگی کمپنیوں کے تفویض نہیں کیا جا سکتا۔ چنانچہ سب سے پہلے انگلستان میں اس کے بعد بتدریج بقیہ ملکوں میں ریلوں پر سرکاری نگرانی قایم کی گئی، آمد و رفت اور نقل وحمل کی انتہائی شرحیں مقرر کرنے میں حکومت نے خود کو ذمہ دار بنایا۔ مقررہ شرایط کے تحت ریلوں کو خرید لینے کا حق معاہدے میں منظور اور قانونی اعتبار سے محفوظ کرا لیا گیا۔ سرکاری نگرانی کی ضرورت سب سے زیادہ اس وجہ سے ہوئی کہ ریلوں کے راستوں کو مسطح کرنے، لوہے کی پٹریاں ڈالنے اور اسٹیشنوں کے بنوانے میں بہت زیادہ خرچ ہوتا ہی لہذا غیر ضروری یا زاید ریلوں کو روکنے کے لیے سرکاری نگرانی اور حکومتی تنظیم لازمی ہی۔ منظور شدہ تنظیم کے تحت ریلوں کی تعمیر مفید ہو سکتی ہی ورنہ غیر ضروری ریلیں ہی نہیں بلکہ متوازی ریلیں بھی بننے لگیں گی، متوازی (یعنے برابر جانے والی) دو مختلف ریلیں جاری کرنا قومی دولت کا دیوالہ نکالنا ہی۔ اس احساس کے ساتھ ریلوں کی تاریخ کا دوسرا دَور شروع ہوا اور سرکاری نگرانی میں یا سرکاری امداد سے ریلوں کی تعمیر و توسیع ہونے لگی جو ترقی کر کے "سلطنتی اشتراکیت" State Socialism. کا عمدہ نمونہ ہو گیا ایک ایک کر کے حکومتوں نے ریلوں کو خریدنا شروع کیا اور کئی ملکوں کی ریلیں سرکاری ملکیت ہو گئیں اور ریلوے کا انتظام سرکاری محکمے کے سپرد کیا گیا' چنانچہ انگلستان، فرانس اور متحدہ امریکی ریاستوں کے علاوہ تمام بڑے بڑے ملکوں میں ریلوں کا انتظام اور ملکیت سرکاری ہی۔ انگلستان، فرانس اور متحدہ امریکی ریاستوں میں بھی ریلوں پر سرکاری نگرانی اور ان کے کاروبار میں سرکاری مداخلت برابر بڑھ رہی ہی بعض موقعوں پر ریلوں کا تمام کاروبار خود سرکار نے اپنے ہاتھ میں لے لیا تھا۔ چنانچہ

انگلستان جیسے سرمایہ دار اور قدامت پرست ملک نے گزشتہ جنگ عظیم میں ریلوں کو سرکاری طور پر چلایا تھا اور مالک کمپنیوں کو اتنا ہی منافع دیا گیا تھا جتنا انہیں جنگ سے قبل ملا کرتا تھا۔ یہ سراسر حکومتی اشتراکیت کے اصول پر عمل کرنا ہی اگر یہ طریقہ بھی سرکاری اشتراکیت کا پیش رو نہیں تو سرکاری اشتراکیت پھر کسے کہتے ہیں ؟

چوتھا باب

ہندستان میں ریلوں کی سرگزشت

ہندستان میں ریل جاری کرنے کا خیال سب سے پہلے انگریز تاجروں کو ہوا۔ چنانچہ مانچسٹر کے روئی کے تاجروں نے بعض انجنیروں اور کاروباری واقفیت رکھنے والوں کو اس غرض سے ہندستان روانہ کیا تاکہ وہ اندرون ملک اور بندرگاہوں کے درمیان ریلوں کی تعمیر، اس کی افادیت اور کاروباری نقطۂ نظر سے نفع بخش امکان پر اپنی رائے پیش کریں۔ ان تاجروں کو اچھی طرح خیال تھا کہ سستے ذرائع نقل و حمل کی وجہ سے خام پیداوار کے منگانے اور تیار شدہ مصنوعات کو ملک کی اندرونی منڈیوں تک پہنچانے میں نہ صرف سہولت بلکہ کفایت بھی ہوگی۔

اسی خیال کی تصدیق کے لیے انھوں نے چند ماہروں اور واقف کاروں کو ہندستان روانہ کیا۔ ان لوگوں نے ۱۸۴۴ء میں ایسٹ انڈیا کمپنی کے پاس چند تجویزیں بھجوائیں۔ اس زمانے میں ہندستان پر راج کرنے والی جماعت خود تاجر کمپنی تھی۔ انگریزی تاجروں کی خوش قسمتی سے بہت جلد ایک ایسا گورنر جنرل ہندستان کا حاکم بنایا گیا جسے ریلوں کی ضرورت و اہمیت کا خیال تھا۔ لارڈ ڈلہوزی کا تقرر ۱۸۴۸ء میں ہوا۔ دوسرے ہی سال ہندستان میں ریلیں جاری کرنے کے لئے دو انگریز کمپنیوں سے معاہدے ہوئے جن کی ممتاز ترین خصوصیت "منافع کی ضمانت" تھی یعنے حکومت ہند نے ریلوے کمپنیوں کو یقین دلایا تھا کہ منافع نہ ہونے یا نقصان

ہونے کی صورت میں سرکاری تجوری سے انھیں اتنی رقم دلائی جائے گی کہ ان کمپنیوں کو اپنی لاگت پر کم سے کم ۵ فی صدی منافع وصول ہوگا، معاہدے میں ریلوں کے لیے ضروری زمین مفت دینے کا اقرار کیا گیا تھا، ان معاہدوں کی تیسری ممتاز خصوصیت یہ تھی کہ پانچ فی صد سے زیادہ نفع ہو تو کمپنی اور حکومت ہند کے درمیان آدھا آدھا منافع تقسیم ہوگا، گویا نقصان ہو تو کل یا رسرکار اُٹھائے، فائدہ ہو تو سرکار صرف فائدے میں شریک بنے۔

ریلوے کمپنیوں کے لئے ان حسب مراد شرائط کے تحت سرمایہ کا حاصل کرنا کیا دشوار تھا۔ غرض بہت جلد ایسٹ انڈیا ریلوے اور گریٹ انڈین پننسیولا ریلوے کمپنیاں وجود میں آئیں، ریل کے کٹے بننے لگے اسٹیشن بنے، پلوں کی تعمیر ہوئی، انگلستان سے ڈبے اور انجن آئے اور سب سے پہلے ۱۸۵۳ء میں کلکتہ سے مرزا پور تک نٹو میل لمبی ریلوے لائن تیار ہوئی اور باضابطہ طور پر ریلوں کی آمد و رفت شروع ہوئی۔ یہ ریل ای۔آئی۔آر نے چلائی تھی۔ اسی نام سے آج بھی دہلی سے کلکتہ تک اور تمام یو۔پی، بہار، اڑیسہ میں ریلیں چلتی ہیں۔

اُسی سال جی، آئی، پی ریلوے نے بمبئی اور کلیان کے درمیان ریل جاری کی اور ان کامیاب تجربوں سے متاثر ہو کر لارڈ ڈلہوزی نے اُسی سال ایک یادداشت مرتب کی، جس میں ضمانت کے طریقے کے تحت ریلیں جاری کرنے کی افادیت، ریلوں کی فوجی اہمیت، تجارتی منفعت اور انتظامی ضرورت کو بیان کیا۔ اکثر کتابوں میں اس یادداشت کا ذکر ہے اسے "مشہور یادداشت" یا "اہم یادداشت" کہا گیا ہے مگر میں نے کہیں بھی اس کو جزوی یا کلی نقل کیا ہوا نہیں دیکھا۔ راقم کو باوجود تلاش اور کوشش کے ناکامی ہوئی۔ ممکن ہے کہ یادداشت اتنی اہم نہ ہو جتنی کہ ظاہر کی جاتی ہے بہر حال وہ گورنر جنرل کی مرتبہ تھی اور اسے قبول کر لیا گیا۔ چنانچہ

ریلوں کی تعمیر و توسیع میں بڑی فراخ دلی سے کام لیا گیا ۱۸۵۴ء اور ۱۸۶۰ء کے درمیان کئی ریلوے کمپنیوں سے معاہدے ہوئے۔ اسی زمانے میں بی، بی، اینڈ سی آئی، ای۔ بی اور ایس آئی ریلیں وجود میں آئیں۔

ہر ریلوے کمپنی کو سرکاری طور پر ۴½، ۴¾ یا پانچ فی صد منافع کی ضمانت دی گئی، نگرانی اور معینہ مدت کے بعد خریدنے کا حق سرکاری تھا، مگر انتظام تمام تر کمپنی کا رہا، البتہ شرح نقل و حمل اور آمد و رفت کو معین کرنے کا سرکاری حق بھی مسلمہ رہا، اگرچہ معاہدے ۹۹ سالہ مدت کے لیے کیے گئے تھے مگر پچیس یا پچاس سال کے بعد ریلوں کو خرید لینے کا بھی حق طے پایا تھا۔

۱۸۵۴ء اور ۱۸۶۲ء کے درمیان یہی "اصول ضمانت" کارفرما رہا مگر جب بعض درد مند حاکموں کو خیال ہوا کہ یہ ضمانتی طریق سراسر کمپنیوں کے حق میں ہی اور کم سے کم آیندہ غیر ضمانتی طریقہ نافذ کرنا چاہیے تو انگلستان کے سرمایہ داروں اور ہندستان کی ریلوں میں پونجی لگانے والوں نے ذاتی اغراض کی بنا پر ہنگامہ برپا کیا۔ ہندستان کی حکومت کو جو غدر کے بعد کمپنی کے ہاتھ سے نکل چکی تھی مجبوراً غیر ضمانتی طریقے میں یہ ناموافق ترمیم کرنی پڑی کہ حکومت بیس سال تک فی میل سالانہ ۱۰۰ پونڈ تک بشرط ضرورت امداد دے گی۔ چند کوششوں کے بعد یہ طریق ناکام ثابت ہوا۔

برطانوی سرمایہ داروں کو ضمانت کا مزا لگ چکا تھا وہ کسی ناموافق تو درکنار کم موافق معاہدے کے لیے تیار نہ ہوتے تھے آخر ۱۸۶۹ء میں گورنر جنرل کو اعتراف کرنا پڑا کہ "بغیر ضمانت کے ریلوں کو جاری کرنے کا خیال ناکام ہوا!"

اس ناکامی کے اعتراف کے بعد سرکاری سطوت کو بحال رکھنے کے لیے حکومت نے ۱۸۶۹ء اور ۱۸۸۱ء کے درمیان بطور خود ریلیں تعمیر کرائیں، اور

کفایت کے خیال سے چھوٹی لائن کا انتخاب کیا۔ یہ ریلیں سرکاری طور پر تعمیر ہوئیں اور سرکاری انتظام میں چلائی گئیں مگر جنگ اور قحط کی پریشانیوں سے تنگ آکر حکومت نے ۱۸۸۰ء کے قحط کمیشن کی سفارش کے مطابق ازسرنو ضمانت کا طریق اختیار کیا۔ ۱۸۸۱ء کے بعد ضمانتی طریق کے تحت ریلوے کمپنیوں کو جو ٹھیکے دئیے گئے تھے وہ ہندستان کے حق میں نسبتاً بہتر تھے شرح ضمانت بالعموم پانچ فی صدی کی بجائے ۳½ فی صد مقرر کی گئی تھی۔

ہندستانی ریلوں کی مالی سرگزشت اُنیس(۱۹) صدی کے ختم تک بہت ہی مایوس کُن تھی۔ ضمانتی معاہدوں کے تحت ریلوے کمپنیوں کو رقمیں ادا کرتے کرتے سرکاری تجوری خالی ہوتی جارہی تھی۔ ریلوے کمپنیاں اس بے دریغ طریقے پر اسراف کر رہی تھیں اور ریلوے کے اعلیٰ عہدہ داروں خاص کر انگریزوں کی تنخواہیں اس قدر زیادہ تھیں کہ نفع ناممکن تھا۔ نیز بعض ریلیں سرکار سے بھی تجارتی ہتھکنڈے برت رہی تھیں۔ ان کی تفصیل بیان کرنا طول عمل ہوگا اور یہ داستان ناگوار بھی ہوگی۔ صرف اس حقیقت کو معلوم کر لیجئے کہ ۱۸۵۳ء سے ختم صدی تک ریلوں پر گورنمنٹ کو چند لاکھ ہی نہیں، ایک دو کروڑ ہی نہیں، بلکہ ۵،۱۵،۲۰،۰۰۰ پونڈ کا نقصان ہوا جو اس زمانے کی شرح مبادلہ کے اعتبار سے پون ارب سے زیادہ یعنے ۷۷ کروڑ ۲۸ لاکھ روپیہ ہوتا ہے۔ یہ وہ خسارہ ہے جو ہندستان کو ریلوں کی "نعمت" کی وجہ سے برداشت کرنا پڑا اور علمائے معاشیات کہتے ہیں کہ ریلوں کا کاروبار تجارتی کاروبار ہے اس سے نفع ہونا چاہیے! جب "نفع بخش" تجارتی نوعیت کے سرکاری کاروبار سے نقصان ہوا تو آپ اندازہ کرسکتے ہیں کہ فوجی اور اصلاحی، تعلیمی اور تشہیری، قومی اور تمدنی، امدادی اور خیراتی کاروبار میں کیا کچھ نقصان نہیں ہوا ہوگا؟

بیسویں صدی کے آغاز سے پہلی جنگ عظیم تک ہندستان کی ریلوں میں توسیع وتعمیر کا کام تیز رفتار سے جاری رہا۔ ۱۹۰۰ء میں ہندستان کی کل ریلوں کی لمبائی ۲۵،۰۰۰ میل تھی۔ ۱۹۱۴ء تک ۱۰،۰۰۰ میل کا اضافہ ہوا۔ اس مدت کی خوشگوار خصوصیت ریلوں کی نفع بخش نوعیت ہے۔ ۱۹۰۰ء تک ریلوں پر گھاٹا ہی گھاٹا ہوتا چلا آیا تھا۔ ۱۹۰۰ء کے بعد سے خسارہ موقوف ہوا اور تھوڑی بہت آمدنی ہونے لگی جو رفتہ رفتہ سال بسال بڑھتی گئی البتہ بعض مرتبہ نقصان بھی ہوا پہلی جنگ عظیم شروع ہونے کے بعد ریلوں کی آمدنی میں خاصہ اضافہ ہوا مگر اس اضافے کی اصل وجہ فوجوں کی غیر معمولی نقل وحمل تھی اگرچہ بظاہر ریلوں کی آمدنی بڑھتی رہی تھی مگر اس کا بار خود ہندستان ہی پر پڑ رہا تھا۔ ہندستان قرضہ لے کر فوجی اخراجات برداشت کر رہا تھا اس قرضے کا تھوڑا حصہ ریلوں کے "اضافۂ آمدنی" کی شکل میں نمودار ہوا ٹھیٹ کاروباری نقطۂ نظر سے بے شک فایدہ تھا مگر قومی اعتبار سے یہ بھی مالی نقصان تھا۔

ریلوں کی آمدنی میں اضافے کا باعث یہ حقیقت بھی تھی کہ جنگ کے دوران میں مطالبات فرسودگی کے لیے کوئی رقم مہیا نہیں کی جارہی تھی۔ تجارتی کاروبار کا یہ معمولی اور اساسی اصول ہے کہ ہر سال تجدید کے لیے مناسب رقم مہیا کی جائے۔ ریلوں کی حد تک اسٹیشن، پل، انجن، ڈبے، پٹریاں وغیرہ ایسی چیزیں ہیں جن کو کبھی نہ کبھی از سر نو بنانا پڑتا ہے، ہر سال کچھ نہ کچھ رقم محفوظ رکھنی پڑتی ہے تاکہ اس محفوظ رقم سے پرانی اور ناکارہ ہو جانے والی چیزوں کو بنایا یا حاصل کیا جاسکے۔ اس کو اصطلاحی زبان میں "مطالبات فرسودگی" کہتے ہیں۔ تنگ نظری سے کام لے کر ہماری ریلوے تنظیم نے اس اہم اصول کو کسی خاص مصلحت کے تحت نظر انداز کیا۔ چنانچہ ۲۱-۱۹۲۰ء میں ریلوں کے متعلق تحقیق کرنے کے لیے جب کمیشن بٹھایا گیا، تو اُس نے صاف لفظوں میں لکھا:۔

"بیسیوں پل ہیں جو جدید ضرورت کے موافق مال گاڑی کا وزن برداشت نہیں کر سکتے، کئی میل لمبی پٹریاں ہیں، سیکڑوں انجن ہیں اور ہزاروں ڈبے ہیں جن کو از سرِ نو بنانے کی ضروری تاریخ مدت ہوئی گزر چکی ہے"۔

دورانِ جنگ میں اور جنگ کے بعد چند سالوں تک ریلوں کی بڑی خراب حالت تھی جنگ کے دوران میں ریل کا بہت کچھ سامان مصر اور شام خاص کر عراق بھیجدیا گیا تھا تاکہ وہاں ریلیں چلانے میں آسانی ہو۔ ظاہر ہے کہ ریلوں کی اس تباہ حالی کی وجہ سے مسافروں اور تاجروں کو سخت شکایتیں ہوئیں اور ان کی اجتماعی آواز اس قدر اہم ہوگئی کہ سرکار کو اس کی طرف متوجہ ہونا پڑا۔ چنانچہ سرکار نے ریلوں کے متعلق سر ولیم اکورتھ کی صدارت میں ایک کمیٹی کا تقرر کیا جس نے ریلوں اور ریلوں کے متعلقہ مسئلوں پر تحقیق کر کے ایک کیفیت مرتب کی اس کے اہم ترین اجزا مالیہ اور تنظیم سے تعلق رکھتے ہیں۔

ہندستان میں ریلوں کی ملکیت اور تنظیم کا مسئلہ

ہندستان میں ریلیں سرکاری ضمانت کے تحت جاری ہوئی تھیں۔ اس یقین کے بعد کہ چاہے بدنظمی ہو یا قحط پڑے، سرد بازاری ہو یا غیر متوقع نقصان ہو، ہر حالت میں ریلوں کو منافع ملیگا۔ یہ کچھ مشکل نہ تھا کہ ہندستان میں ریلیں جاری کرنے کے لیے سرمایہ حاصل کیا جاتا۔ اسی زمانے سے ہندستان کو شکایت پیدا ہوگئی تھی۔ جیسے جیسے ہندستان میں تعلیم یافتہ اور باخبر لوگوں کی تعداد بڑھ رہی تھی اور ہندستانی مالیات یا قومی سیاسیات کے نقطۂ نظر سے تنقید و تبصرہ بڑھ رہا تھا اسی قدر ریلوں کی ملکیت اور انتظام کے بارے میں سخت اختلاف رائے پیدا ہو رہا تھا۔

معاشیات جاننے والے اور سیاسیات سے باخبر ہندستانیوں کا کہنا تھا کہ ضمانت کے تحت کسی کاروبار کو چلانا کوئی کمال نہیں۔ ایک نااہل آدمی بھی یہ کام کر سکتا ہے نیز

جب سرکار بہر حال نقصان برداشت کر رہی ہے اور ذمہ داری قبول کر رہی ہے تو خود ہی ریلوں کی مالک کیوں نہیں بن جاتی۔ نقادوں نے کہا کہ ریلیں غیر ضمانتی اصول پر جاری کی جاتیں یا اُن پر صرف سرکاری نگرانی رہتی تو اور بات تھی: ہم کہہ سکتے تھے کہ فایدہ ہوا تو انھیں کا، نقصان ہوا تو انھیں کا: تجارتی کاروبار کو چلانا سرکار کو زیب بھی نہیں دیتا اور سرکاری پریشانیاں: روز کے فساد، بیرونی حملوں کا خوف، گرانی اور قحط سالی کیا کچھ کم ہیں جو ہم ریل جاری کر کے نئی مصیبت مول لیں؟ مگر دل کو دلاسا دینے کے لیے یہ بھی امکان نہ تھا۔ حکومت نے اپنے آپ کو ایک عجیب پیچیدہ معاہدے میں مبتلا کر رکھا تھا وہ ضامن بن کر ذمہ دار تو تھی مگر ملکیت سے محروم اور کلی اختیار سے مجبور! یہ عجیب دورنگی تھی جس پر سخت نکتہ چینی کی جاتی تھی۔ رفتہ رفتہ عوام بھی کہنے لگے کہ واقعی یہ عجیب بات ہے یا تو فایدہ اور نقصان دونوں برابر کا ہوتا تھا یا فایدہ بھی تمھارا اور نقصان بھی تمھارا:۔ یہ خوب ہے کہ نقصان کل حکومت ہند کا اور فایدے میں کمپنی برابر کی شریک! ملکیت خانگی کمپنی کی اور منافع کی ذمہ داری سرکار کی: پیہم شور کرتے رہنے اور لاکھوں اخباری مراسلوں، سیاسی تقریروں، علمی مقالوں اور عام مباحثوں میں اختلاف کرنے کا بالآخر یہ نتیجہ نمودار ہوا کہ سرکار نے ریلوں کو خرید لینا ضروری خیال کیا چنانچہ ۱۸۷۹ء میں ای، آئی، آر کا پہلا معاہدہ ختم ہوا تو سرکار نے اس ریل کو خرید لیا۔ چند سال بعد ۱۸۸۶ء میں پنجاب اور سرحدی صوبوں میں چلنے والی این ڈبلیو، ریل اور ۱۸۹۱ء میں جنوبی ہند کی ریل خرید لی گئی۔ ۱۹۰۰ء میں جی، آئی پی، آر، ۱۹۰۵ء میں بی، بی اینڈ سی، آئی، آر اور ۱۹۰۷ء میں ایم اینڈ ایم ایس، آر خریدی گئیں۔ گویا ہندستانی ریلوں کے مختلف حصے رفتہ رفتہ سرکاری ملکیت میں آنے لگے مگر ساتھ ہی محض حکومت ہند کی عنایت اور مہربانی کی وجہ

سے ایک نیا مسئلہ نمودار ہوا یعنے باوجود ریلوں کو خرید لینے کے حکومت نے اس کا انتظام سابقہ ریلوے کمپنی کے سپرد کیا! مطلب یہ کہ جایداد ہماری رہگزاری تمھاری! اپنے ایمان کے مطابق کام چلاؤ، جو کچھ بچ جائے ہمیں دے دو ورنہ تم کرہی کیا سکتے ہو؟ ریلوں کی حد تک حکومتِ ہند کی یہ دوسری کاروائی تھی جس کو ہندستانی پبلک کبھی پسند نہ کرسکی اور جس کی شدید مخالفت سیاست والوں اور معیشت والوں کی عظیم اکثریت نے کی۔

ہندستانی ریلوں کی ملکیت اور تنظیم کا مسئلہ اب تک حل نہیں ہوا، خاص کر تنظیم کا مسئلہ آج بھی بہت اہمیت رکھتا ہے کیونکہ ہندستانی ریلوں کا انتظام آج بھی بیرونِ ملک کی خانگی کمپنیوں کے ہاتھ میں ہے۔ بظاہر یہ عجیب بات معلوم ہوتی ہے کہ پبلک کے پیہم مطالبوں سے مجبور ہوکر اور واقف کاروں کے اعتراضوں سے بچنے کے لئے گورنمنٹ خانگی ملکیت کی بجائے سرکاری ملکیت کا اصول قبول کرلے اس اصول کے تحت جب کبھی معاہدوں کے اعتبار سے گنجایش پیدا ہو، ریلیں خرید لے مگر خرید کردہ ریلوں کو پھر انھیں خانگی کمپنیوں کے سپرد کردے! اور وہ بھی ایسی کمپنیوں کے جن کی مجلس انتظامی کے معزز ارکان سب کے سب پردیس میں (وہ بھی ہزاروں میل دور افتادہ ملک میں) رہنے والے تھے سرکاری ریلوں کا انتظام کرنے والوں میں بعض لوگ ایسے بھی ہوتے تھے جنھوں نے ہندستان میں قدم بھی نہیں رکھا تھا، محض اپنے اقتدار، رسوخ، زور اور حاکمیت، گاہے ماہے واقفیت کی بنا پر انتظام کرنے والی مجلس کے رکن بنتے تھے۔ بظاہر تو یہ یقیناً تعجب خیز بات ہے مگر ہم جب حاکمیت اور محکومیت، رعب اور مرعوبیت کا خیال کرتے ہیں تو یہ بات آسانی سے ذہن نشین ہو جاتی ہے۔ جب ملک کا سارے کا سارا انتظام بالآخر انگریزوں کے مفاد کے مطابق کیا جارہا تھا تو ریلوں کا انتظام بھی

انھیں کے فایدے کے لیے کیوں نہ ہو؟ یہی وجہ ہو کہ پبلک کے پیہم اصرار سے مجبور ہوکر گورنمنٹ نے ریلیں خریدنا شروع کیں مگر اپنے بھائی بندوں کو فایدہ پہنچانے کے لیے انتظام انھیں کے حوالے کیا۔ چنانچہ ۱۹۲۴ء تک یہی صورت حال رہی کہ ملکیت خانگی ہو یا سرکاری ریلوں کا انتظام بہر حال غیر سرکاری یعنے خانگی کمپنیوں کے ہاتھ میں تھا۔

پہلی جنگ عظیم کے دوران میں اور اس کے بعد کے زمانے میں ریلوں کی بدحالی سے پبلک اس قدر برافروختہ ہوچکی تھی اور خود گورنمنٹ بھی اس قدر عاجز آگئی تھی کہ اُس نے ریلوں کی اصلاح کا بیڑا اُٹھایا اور سب سے پہلے تحقیقاتی کمیٹی مقرر کی جس کی سفارشوں کی بنا پر نہ صرف ریلوے بجٹ کو عام بجٹ سے علیحدہ کیا گیا بلکہ حکومتِ ہند نے سرکاری انتظام کا اصول بھی اختیار کیا۔

پہلی جنوری ۱۹۲۵ء کو ای، آئی، آر جو تقریباً نصف صدی پہلے ہی سرکاری ملکیت میں آچکی تھی سرکاری انتظام کے تحت لائی گئی، چھ مہینے بعد یعنے پہلی جولائی ۱۹۲۵ء کو جی، آئی، پی، آر کا انتظام بھی سرکاری کیا گیا۔

موجودہ صورتِ حال یہ ہو کہ سارے ہندستان کی تقریباً تمام بڑی بڑی ریلیں سرکاری ملکیت ہیں مگر سرکاری انتظام صرف ای، آئی، آر؛ جی، آئی، پی، آر؛ این، ڈبلیو، آر، اور ای، بی، آر کا ہو۔

اسی سال کی آخری تاریخ یعنے ۳۱ دسمبر ۱۹۴۱ء کو بمبئی بروڈا اور سنٹرل انڈیا ریلوے اور آسام بنگال ریلوے سے معاہدے ختم ہوں گے اور پوری توقع ہو کہ یہ دونوں ریلیں سرکاری انتظام کے تحت لائی جائیں گی۔ بنگال اور نارتھ ویسٹرن ریلوے کے انتظام کا معاہدہ ۳۱ دسمبر ۱۹۴۲ء کو ختم ہوگا۔ تین سال بعد ایم اینڈ ایس، ایم، آر اور ایس، آئی، آر کا انتظام کرنے والی کمپنیوں سے معاہدے

ختم ہوں گے اور سب سے آخر میں بنگال ناگپور ریلوے کا انتظام کرنے والی کمپنی سے معاہدہ ۳۱ دسمبر ۱۹۵۰ء کو ختم ہوگا غرض پوری توقع ہو کہ دس سال کے اندر حکومت ہند کی تمام ریلیں براہ راست سرکاری انتظام کے تحت آجائیں گی۔

جیسے جیسے معاہدوں کی اختتامی تاریخ قریب آتی جارہی ہو سرکاری اور خانگی انتظام کا مسئلہ اہم ہوتا جارہا ہو، خانگی انتظام کے موافق افراد اپنے اپنے اغراض کے تحت کسی طرح خاموش نہیں ہیں۔ براہ راست اور درپردہ اُن کی ریشہ دوانی جاری ہو۔ ان کی کوشش ہو کہ جتنی ریلیں اُن کے اختیار میں ہیں کم سے کم وہی اُن کے بس میں رہیں اور معاہدے کی توسیع کردی جائے۔ ان کا زور چلے تو وہ تمام ریلوں کو دوبارہ اپنے اختیار میں لے آئیں مگر غنیمت ہو کہ نہ صرف حکومت ہند بخوبی آگاہ ہوچکی ہو بلکہ عوام اور واقف کار بھی بڑی حد تک سرکاری ملکیت اور سرکاری انتظام کے موافق ہیں۔

خانگی انتظام کی موافقت میں حسب ذیل "دلیلیں" پیش کی جاتی ہیں :-

براہ راست سرکاری انتظام ہو تو حکومت کے لیے از حد دشوار ہوگا کہ تجارتی کاروبار کی حیثیت سے ریلوں کو چلائے۔ نفع بخش اصول کے اختیار کرنے میں حکومت کو بڑی دشواری ہوگی، دوسرے حکومتی محکموں کی طرح ریلوے کے محکمے پر سیاست کا بہت اثر پڑیگا، خالص تجارتی یا زیادہ تر تجارتی اغراض و مقاصد کے مطابق کام نہ ہوگا۔ بلکہ سیاسی اثرات کے تحت ضابطے بنائے جائیں گے۔ تسلسل خدمت اور قدامت کے اصول ریلوے پر منطبق ہوں گے۔ جن کی وجہ سے اہلیت اور قابلیت بُری طرح متاثر ہوں گی۔ کیونکہ ان اصولوں کے تحت نااہل لوگوں کو علحدہ کرنا اور کم اہل لوگوں کے مقابلے میں زیادہ مستحق لوگوں کو ترقی دینا بہت دشوار ہوجاتا ہو۔ اسراف کا اندیشہ سرکاری انتظام میں زیادہ ہوتا ہو، اخراجات کے بڑھنے کا

خوف زیادہ ہی اور سب سے بڑھ کر سرکاری طور پر کسی اصول کے تعین کرنے یا فیصلہ ہونے میں بہت زیادہ دشواریاں ہوتی ہیں، ناقابل ذکر اثرات کارفرما ہوتے ہیں جس کی وجہ سے ضروری فیصلوں میں بھی نقصان دہ تاخیر ہوتی ہی۔

اس میں شک نہیں کہ مباحثے کے طور پر متذکرہ نکات پر تبصرہ کیا جائے تو خانگی تنظیم کی موافقت میں بہت کچھ کہا جا سکتا ہی مگر اسی اصول پر ہم یہ بھی تو کہہ سکتے ہیں کہ آخر ریلوں ہی پر کیا موقوف ہی، ڈاک اور تلغراف کا کاروبار بھی کیوں نہ کسی خانگی کمپنی کو دے دیا جائے، اس کے بعد نمک کا ٹھیکہ اور مال گزاری کا محکمہ، اس کے بعد افیون کی کاشت کا ٹھیکہ اور آبکاری کا گتہ، اور آب رسانی کا انتظام بھی تو خانگی کمپنیوں کو دیا جا سکتا ہی! لہذا اصولاً اگر ریلوں کا انتظام خانگی کمپنیوں کے ذریعے مفید تر ہی تو پھر ڈاک تار، آب کاری، نمک، مال گزاری، اور آب رسانی کا انتظام بھی ہوگا مگر جب اصولی طور پر ان کاروبار کو سرکار خانگی کمپنیوں کے سپرد کرنے پر آمادہ نہیں تو ریلوں کے حق میں کیوں علیحدہ طریقہ اختیار کرے؟ ریلوں کی سرکاری تنظیم سب سے زیادہ اس وجہ سے ہونی چاہیے کہ یہ ہندستان کی قومی خودداری، سیاسی سطوت اور ہندستانیوں کے عام مفاد کے خلاف ہی کہ ریلوں کا انتظام غیر سرکاری بیرونی کمپنیاں کریں۔

سب سے پہلے سیاسی سطوت کو لیجیے۔ ہر غیور شخص اس بات کو تسلیم کرے گا کہ ہر ملک کا کاروبار اُسی ملک کے لوگوں کے ہاتھ میں ہونا چاہیے جیسے جیسے ہندستانیوں میں سیاسی سطوت کا خیال بڑھتا جا رہا ہی اُن کا یہ مطالبہ پُرزور ہوتا جا رہا ہی کہ بیرونی کمپنیوں کے ذریعے سرکاری ملکیت کا انتظام قطعاً ناقابلِ برداشت ہی!

اگر یہ فی الحال ناممکن ہی تو کم سے کم یہی ہونا چاہیے کہ غیروں کا عمل دخل

بڑھنے کی بجائے محدود ہو، سرکاری ملکیت پر سے بیرونی خانگی کمپنیوں کا قبضہ نکل جائے، ہمیں یہ ذلّت گوارا نہ کرنی پڑے کہ ہماری سرکاری ملکیت پر بھی بیرونی خانگی کمپنیوں کا قبضہ ہے۔

ان سیاسی اور قومی مفاد اور اغراض سے قطع نظر خالص کاروباری اور معاشی نقطۂ نظر سے بھی سرکاری ریلوں کا انتظام سرکاری ہی ہونا چاہیے کیونکہ سرکاری تنظیم میں فوری فایدے سے زیادہ دوامی مفاد پیش نظر ہوتا ہے، اور سرکاری تنظیم کی بدولت محکمہ داری فایدے سے بدرجہا زیادہ قومی فایدہ اور عام مرفہ الحالی حاصل کرنے کی کوشش کی جاتی ہے۔ یہ بات اچھی طرح ذہن نشین کر لینی چاہیے کہ ریلیں صرف ذریعۂ مرفہ الحالی ہیں۔ ان کی وجہ سے اگر عوام کی مادی دولت اور عام مرفہ الحالی میں اضافہ ہوتا ہے تو یقیناً وہ عمدہ ہیں اور ان کا وجود نعمت ہے، ریلیں مقصود بالذات نہیں۔ یعنے محض ریلوں کو نفع بخش طریقے سے چلانا، چاہے اس کی بدولت ہندستان کا عام نقصان ہی کیوں نہ ہو، یہ ہمارا مقصد نہیں ہو سکتا۔

قومی مرفہ الحالی کے نقطۂ نظر سے دیکھا جائے تو ہماری ریلوں کی روش خاص کر گزشتہ صدی اور جنگ عظیم سے قبل تک قومی مفاد کے بالکل برعکس رہی ہے۔ نیز انتظامی اختلاف کی وجہ سے ہر کمپنی نے اپنا فایدہ حاصل کرنے کے لئے قومی مرفہ الحالی کو نقصان پہنچایا اور پبلک کو پریشان کیا۔ مثلاً ہر کمپنی اپنی ریلوں پر آمد و رفت اور خاص کر نقل و حمل بڑھانے کے لیے ایسی شرح مقرر کرتی تھی جس کی وجہ سے کئی مرتبہ قریب ترین اور سہل ترین راستے کی بجائے تکلیف دہ اور دُور کا راستہ اختیار کرنے میں کفایت ہوتی تھی، تاجر پیشہ آبادی اس طریقے کو بدلنے سے قاصر تھی۔ انھیں اس قسم کی انتہائی خود غرضانہ روش سے سخت پریشانی ہوتی تھی، انھیں نقصان بھی ہوتا تھا مگر زیادہ نقصان کے خوف سے انھیں تھوڑا

نقصان برداشت کرنا پڑتا تھا۔ اس طرز عمل کو اصطلاحی زبان میں Block Rates. یعنے "مطلبی شرح" کہتے ہیں ایک حقیقی مثال لیجئے ۱۹۰۸ء میں ایک اولوالعزم کمپنی نے بمبئی اور بروچ کے درمیان ساحل کے قریب قریب آنے جانے والے چھوٹے جہازوں کا انتظام کیا اور کاروبار شروع کیا، بہت جلد بی بی اینڈ سی آئی ریلوے نے محسوس کیا کہ بہت کافی مال بروچ اور بمبئی کے درمیان اِن ساحلی جہازوں کے ذریعے جارہا ہی لہذا مال کو اس رُخ سے روکنے کے لیے اس ریلوے نے "انسدادی نرخ" رائج کیا اور بروچ سے بذریعہ ریل مال بھیجنے کا نرخ چوگنا کردیا گیا، چونکہ اندرون ملک مثلاً راج پیپلا کو مجبوراً ریل ہی کے ذریعے مال بھیجنا پڑتا تھا لہذا ریلوں نے پانی کے راستے کو نقصان پہنچانے کے لیے بروچ اور راج پیپلا کے درمیان اسی قدر شرح بڑھادی کہ اُن کے لیے بمبئی سے ہی ریل کے ذریعے مال منگانے میں کفایت ہوئی۔ ریلوے نرخوں کی اس خودغرضی سے اگرچہ مخصوص ریلوں کا موقتی فایدہ ہوتا تھا مگر پبلک کو کوفت اور نقصان ہوتا تھا بتدریج تجارت پیشہ لوگ اور عوام سمجھنے لگے کہ کمپنی کے زیر انتظام جب تک ریلیں رہیں گی اُس وقت تک قومی فایدہ، تجارتی سہولت، صنعتی ترقی، اجتماعی مفاد کا کوئی پُرسانِ حال نہ ہوگا۔ ریلوں کا طرز عمل نہایت خودغرضانہ رہا ہی، ریلوں کے انتظامی فرق نے ملک کے متحدہ منفعت کو بارہا نظر انداز کیا ہی۔ انتظامی نقطۂ نظر سے اور کمپنی کی ملکیت یا اقتدار کے لحاظ سے مختلف ریلوں کی آپس کی حاسدانہ چشمک سے یہ معلوم ہوتا ہی گویا پبلک کے فایدے کی خاطر ریلیں نہیں ہیں بلکہ ریلوں کے فایدے کے لیے پبلک ہی!!

ایک زمانے سے ہندستانیوں کی یہ شکایت رہی ہی کہ ریلوں کے کرایے ریلوں کے مفاد اور بیرونی تجارت کو ترقی دینے کی غرض سے معین کیے جاتے ہیں۔

صنعتی کمیشن، مالیاتی کمیشن اور ایکورتھ کمیٹی کے روبرو بھی اس شکایت کا اظہار کیا گیا۔ بندرگاہوں تک خام اشیا پہنچانے اور بندرگاہوں سے بیرونی تیار اشیا لے جانے کے لیے خاص رعایتی کرائے مقرر کیے جاتے ہیں۔ اس کے برعکس خود اندرون ملک ایک سے دوسرے مقام تک مال پہنچانے کے لیے ایسی سہولتیں نہیں دی جاتیں۔ اور اس کا اثر اندرونی تجارت پر بہت بڑا پڑتا ہے۔ ریلوں کے کرائے کی روش کا نتیجہ یہ ہوا ہے کہ بہت ساری صنعتیں محض رعایتی کرایوں سے فایدہ اُٹھانے کی خاطر بندرگاہوں میں قایم ہوگئی ہیں، یہ کوئی مناسب صورتِ حال نہیں۔ اس کی وجہ سے نئی نئی دشواریاں پیدا ہوتی ہیں۔ چنانچہ اندرونی علاقوں سے دُور رہنے کی وجہ سے یہ کارخانے کافی تعداد میں آسانی کے ساتھ مزدور حاصل نہیں کرسکتے۔

صنعتی کمیشن نے یہ سفارش کی تھی کہ کرایوں میں دو رنگی کو ترک کیا جائے اور حتی الامکان بندرگاہوں اور اندرونی علاقوں کے لیئے مساوی شرح مقرر کرنے کی کوشش کی جائے۔ مالیاتی کمیشن نے نہ صرف اس رائے سے اتفاق کیا بلکہ ایک نئی سفارش بھی کی کہ ایک مقررہ مدّت کے لیے نئی صنعتوں سے رعایتی کرائے لئے جائیں۔ زرعی کمیشن نے زراعت کے محکموں اور ریلوں میں اشتراک عمل کی تجویز پیش کی اور اس پر بھی زور دیا کہ کھاد، ایندھن، چارہ اور دودھ دینے والے مویشیوں کے لیے رعایتی کرائے مقرر ہوں اس کے علاوہ زرعی مشینوں اور آلوں کے کرائے پر نظرثانی کرنے کی سفارش کی۔ حکومت ہند نے سنہ ۱۹۳۰ء میں ان میں سے چند سفارشوں کو منظور کرلیا۔ لیکن اب بھی اس کی ضرورت ہے کہ کرایوں کی جملہ شرحیں بدلی جائیں۔ اکورتھ کمیٹی کی سفارش کی بنا پر سنہ ۱۹۲۶ء میں حکومتِ ہند نے کرایوں کی مشاورتی کمیٹی Railway Rates Advisory Committee.

قائم تو کر دی لیکن محض کمیٹی سے کچھ زیادہ کام نہیں چلتا۔ ضرورت تو ایک ایسے محکمہ شرح کرایہ کی ہی Railway Rates Tribunal. جو اختلاف رائے کی صورت میں فیصلہ کر سکے کہ مخصوص حالات کے تحت کتنی شرح نقل و حمل مناسب ہو سکتی ہی۔

سچ تو یہ ہی کہ ریلوے نرخ کے تعین کا اصول اس وقت تک قومی مفاد کے ہم آہنگ نہیں ہو سکتا تاوقتیکہ کل ریلیں نہ صرف قطعی سرکاری ملکیت ہو جائیں بلکہ سب ایک ہی سرکاری انتظام کے تحت نہ لائی جائیں۔ پُرانے زمانے کی کمپنیوں کے اقتدار کے مماثل سرکاری ریلوں کے مختلف نام اور علاقہ داری حد بندیاں قایم نہیں رہنی چاہئیں۔ قواعد میں بھی فی الحال کافی اختلاف پایا جاتا ہی اندرونِ ہند ہی "ذاتی" اور "پرائی" ریلوں کا موجودہ فرق قومی معاشیات کی نظر سے مضحکہ خیز ہی۔ اسی ایک فایدے کی بنا پر ہم خانگی تنظیم کے تمام حقیقی اور نام نہاد فواید کو مدنظر رکھتے ہوئے بھی سرکاری تنظیم کے حق میں فیصلہ کریں گے۔ یہ بات قطعی ہی کہ صرف حکومتوں کا مسلک فلاح عامہ ہوتا ہی، غیروں کے ہاتھوں میں رہنے والی کمپنیوں سے ملک و قوم کے فایدے کا خیال ہی مہمل ہی۔ لہذا سرکاری تنظیم کے بعد یہ توقع کی جا سکے گی کہ ریلوے پالیسی مفاد عامہ کے مطابق ہوگی۔

ہم نے اس سے قبل مختصر طور پر بیان کیا ہی کہ ریلیں قومی فایدے کی خاطر ہیں، قوم ریلوں کے فایدے کے لئے نہیں ہی۔ معاشی اعتبار سے ہندستان کا اہم ترین مسئلہ ہمارے ملک کے افلاس کا مسئلہ ہی اور افلاس کو دُور کرنے کے لیے زراعتی ترقی کے علاوہ صنعتی ترقی اور تجارتی ترقی لازمی ہی اور صنعتی ترقی کے لیے تامین یعنی غیر ملکی مصنوعات کے مقابلے میں ہندستانی مال کی حفاظت لازمی ہی۔ تامین تجارت کے اثرات اُسی وقت زیادہ ہوں گے جب کہ گاہکوں

اور خرچ کرنے والوں تک پہنچتے پہنچتے بدیشی مال مہنگا پڑے اور دیسی مال سستا پبلک ہیجان اور عوام کے مطالبوں سے مجبور ہو کر گورنمنٹ نے بعض صنعتوں کی حفاظت کے لیے تامینی محصول تو عاید کیا مگر ریلوں کی پالیسی کی وجہ سے تامین کا مقصد زایل ہو گیا کیونکہ ہماری ریلوں کی پالیسی یہ رہی ہے کہ بندرگاہوں سے اندرونِ ملک تک نقل و حمل کا کرایہ کم رہے (تاکہ خام پیداوار کو بھجوانے کی ترغیب ہو اور بدیشی مال کی درآمد میں اخراجات زیادہ نہ ہوں) اور اندرونِ ملک کے کرایے زیادہ ہوں تاکہ ملک کی اندرونی تجارت پر بار پڑے اور اندرونِ ملک کارخانے پنپنے نہ پائیں، ریلوں کے نرخوں کے بار سے تامین تجارت کا بار بدیشی صنعت کے لیے ہلکا پڑ جائے اور ہر حالت میں غیر ملکوں کو مال بھجوانے اور غیر ملکوں سے مال منگوانے میں ممکنہ سہولت اور کفایت ہو۔

ہندستانی ریلوں کی داستان اسی لیے بہت تلخ ہے۔ اس کا وجود ہندستان میں ہمیشہ برطانوی ملوکیت کے ایک جزو کی حیثیت سے رہا۔ ہندستانی صنعت کی ترقی میں ریلوں نے جتنا ان سے ہو سکتا تھا اتنے کانٹے بوئے۔ غنیمت ہے کہ پبلک ہنگاموں، ذمہ دار قومی اداروں کے مطالبوں اور قوم پرستوں کے اثرات سے مجبور ہو کر غیروں کا زور کچھ کم ہوا ورنہ کمپنیوں کی ریلوں نے ہندستانی صنعت کو بالکل ہی کچل دیا ہوتا۔ سرکاری ملکیت ہونے کے بعد بھی کمپنی کا انتظام باقی رہا لہٰذا ٹھیکہ داری کے دور میں بھی ریلوں کی صریحی طرف داری بحال رہی۔ ہندستانی معاشیات کے جاننے والوں نے اس راز کو بھی فاش کر دیا۔ چنانچہ نہ صرف ہندستانی پبلک کی عظیم اکثریت بلکہ معاشیات کے جاننے والوں کی عظیم ترین اکثریت اس بات کو اچھی طرح محسوس کر چکی ہے کہ ریلوں کی پالیسی کو ہندستانی مفاد کے ہم آہنگ بنانے کے لیے ریلوں کو براہ راست سرکاری تنظیم کے تحت لانا ضروری ہے۔ بغیر سرکاری تنظیم کے ریلوں کو کچھ نہ کچھ بہانا ملتا

ہی رہے گا کہ وہ ہندستانی مفاد کو نظر انداز کرتی رہیں، ہندستانیوں کی ترقی میں حایل ہوں اور ہندستانی جذبات اور احساسات کی پروا نہ کریں۔ جس وقت تمام ہندستانی ریلیں خالص سرکاری تنظیم کے تحت چلائی جائیں گی تو قومی مفاد کے تحت ریلوں کی حلقہ واری تقسیم، آمد و رفت کے کرائے اور نقل و حمل کے نرخ مقرر کیے جائیں گے، ہماری ریلیں صرف پردیسیوں کی سہولت اور بیرونی تجارت کا خیال نہ رکھیں گی، ان کو صرف حاکم اور بااثر طبقوں کے آرام کا خیال نہ ہوگا بلکہ وہ پبلک مفاد کے تحت عوام کی کفایت اور سہولت کو مدنظر رکھیں گی۔ کم سے کم اس بات کا تو یقین ہے کہ جس طرح خانگی ملکیت سے سرکاری ملکیت بہتر ثابت ہوئی اور خانگی کمپنی کی تنظیم سے لندن میں بورڈ کے ذریعے سرکاری ریلوں کی تنظیم غنیمت ثابت ہوئی اسی طرح بہترین صورتِ حال اسی وقت ہوگی جب کہ تمام ہندستانی ریلوں کا انتظام براہ راست سرکار کی طرف سے کیا جائے گا اور ریلوے بورڈ بھی ہندستان ہی میں ہوگا۔

جب کُل ریلوں پر ہندستانی حکومت کا براہ راست انتظام ہو جائے گا تو پوری توقع ہے کہ اب سے کہیں زیادہ تیسرے درجے کے مسافروں کے ساتھ بہتر سلوک کیا جائے گا اور ان کی آسایش کا معقول خیال رکھا جائے گا، ہندستان کے قومی اداروں اور ہندستانی کارخانوں کا فایدہ نہ صرف پردیسی تجارت پر بلکہ خود ریلوں کے فایدے پر مقدم رکھا جائے گا۔ ریلیں اس بات کو ملحوظ رکھیں گی کہ ان کا وجود صرف اسی صورت میں حق بجانب ہو سکتا ہے جب کہ ریلوں سے قومی دولت و مرفہ الحالی میں اضافہ ہو۔ ایک کم تعدادی جماعت کے ساتھ بہت زیادہ حسنِ سلوک کرنے اور ان پر مسلسل مہربانیاں کرتے رہنے کی بجائے ریلوں کے لیے لازمی ہوگا کہ وہ سب کے ساتھ انتہائی ممکنہ رعایت کریں۔ اسی وقت جبکہ ہماری ریلوں کا مسلک قومی فائدہ اور ان کے کاروبار اور تنظیم کا پس منظر مفاد عامہ قرار پائے گا ہمیں بھی اپنی ریلوں سے اتنا ہی فایدہ ہوگا جتنا امریکی قوم کو امریکی ریلوں سے یا جاپانی قوم کو جاپانی ریلوں سے ہو رہا ہے

ہندستان میں ریلوں کی موجودہ حالت و کیفیت

جدید ترین اعداد و شمار سے واضح ہوتا ہی کہ کل ہندستان میں ۴۱،۱۳۳ میل لمبی ریلیں ہیں۔ ریلیں تین قسم کی ہیں، بڑی پٹری، متوسط پٹری، اور چھوٹی پٹری کی۔ بڑی پٹری کی ریلیں ۲۱،۱۶۴ میل، متوسط پٹری کی ریلیں ۱۵،۹۴۰ ہیں۔ یہ "میٹر گیج" ریل کفایت کے لحاظ سے اور متوسط شہروں اور کم اہم علاقوں میں جاری کی گئی تھی۔ بالکل چھوٹی پٹری کی مجموعی طوالت ۴،۱۰۷ میل ہی۔ اس کے علاوہ ۴۰۶ میل لمبی ریلیں زیر تعمیر ہیں۔

ہندستان میں کل ۴۱،۱۳۳ میل لمبی ریلیں ہیں جس میں حکومت ہند کی ملکیت میں تقریباً ۳۰ ہزار میل ہی (۲۹،۷۴۴) سرکاری ملکیت کی ریلوں میں ۷،۰۲۶ میل سرکاری انتظام میں ہیں۔

حکومت ہند کی ملکیت کے علاوہ دیسی ریاستوں کی ملکیت میں بھی خاص لمبی ریلیں ہیں جن کا مجموعی میلانہ ۷،۰۸۰ ہی۔ اس میں براہ راست دیسی ریاستوں کے انتظام میں ۵،۸۹۷ میل ہی۔ چنانچہ میسور سٹیٹ ریلوے کا انتظام ریاست میسور کے ماتحت اور نظام سٹیٹ ریلوے کا انتظام ریاست حیدر آباد کے تحت ہی۔ دیسی ریاستوں کی ریلوں میں سے بعض ریلیں مثلاً بھوپال سٹیٹ ریلوے اور گوالیار اسٹیٹ ریلوے ایسی ہیں جن کا انتظام جی، آئی، پی، آر کے تحت ہی۔

ہندستان کی ریلوں کو جدید ایجادوں اور فنی ترقیوں سے مستفید کرنے کے لیے بجلی سے چلنے والی ریلوں کا بھی انتظام کیا گیا۔ چنانچہ سب سے پہلے بمبئی اور اگت پوری کے درمیان اور اس کے بعد کلیان سے پونا تک ریلوں کو بڑھایا گیا ہی

اس کے علاوہ بمبئی کے قرب وجوار کی بی، بی اینڈ سی، آئی ریل اور مدارس سے سے تمبارام تک ۱۶ میل برقی قوت سے ریلیں چلتی ہیں۔ برقی ریل کا مجموعی میلانہ ۲۲۴ ہی ریلوں کو برقی قوت سے چلانے کے لیے نہ صرف ابتدائی مصارف زیادہ ہوتے ہیں بلکہ تجربہ سے معلوم ہوا کہ بھاپ سے چلنے والے انجنوں کی حالت ایسی گئی گزری نہیں ہو گئی ہی کہ وہ برقی انجنوں کا مقابلہ نہ کر سکیں۔ امریکہ اور انگلستان کے تجربوں سے نیز بھاپ کے انجنوں کی مزید ترقی سے برقی ریلوں کا رواج عام ہونے کی فی الحال کوئی صورت نہیں۔

امریکی ایجاد سے مستفید ہو کر ہندستانی ریلوں میں بھی موسمی ڈبّے اور اور ڈیزل گاڑیاں استعمال کی جا رہی ہیں۔ موسمی ڈبّے زیادہ تر مالداروں کے فائدے کے لیے اور ڈیزل گاڑیاں کم اہم مقاموں میں مسافروں کی سہولت کے لیے جاری کی گئیں اور خاصی کامیاب ہوئیں۔

مندرجہ اعداد وشمار سے ہندستانی ریلوں کی موجودہ کیفیت اور حالت کا اندازہ اس وقت اور زیادہ اچھی طرح ہو سکتا ہی جب ہم ان کا تقابل بعض ترقی یافتہ ممالک کے اعداد وشمار سے کرتے ہیں۔ مثلاً جب ہم یہ معلوم کرتے ہیں کہ متحدہ امریکی ریاستوں میں ریلوں کی مجموعی طوالت ۲،۶۱،۰۰۰ میل ہی تو ہمارے ملک کی ریلوں کی مجموعی طوالت ۴۱،۱۳۳ میل حقیر معلوم ہوتی ہی۔ اس میں شک نہیں کہ متحدہ امریکی ریاستوں کا رقبہ ہندستان کے رقبہ سے دوگنا ہی مگر ہمارے ملک کی آبادی ۴۰ کروڑ ہی اور متحدہ امریکی ریاستوں کی آبادی ۱۴ کروڑ۔ غرض ریلوں کے اعداد کے تقابل سے دونوں ملکوں کی معاشی حالت کا اندازہ ہو سکتا ہی اور امریکہ کی دولت وثروت اور ہمارے افلاس وغربت کی دھندلی تصویر نظر آ سکتی ہی۔

ریلوں کی تعدادی کیفیت تو ہم نے بیان کر دی اب اس کی موجودہ مالی حالت

سنیے ۔ یہ تو ہم نے بیان کیا ہو کہ ۱۹۰۰ء تک ہندستانی ریلوں کی وجہ سے حکومتِ ہند پر ۷۰ کروڑ کا بار پڑا تھا۔ ۱۹۰۰ء کے بعد سے فایدہ شروع ہوا جو بعض برسوں کو نظر کرتے ہوئے ۲۵-۱۹۲۴ء تک ہوتا رہا۔ پہلی اپریل ۱۹۲۴ء کو ریلوے کا موازنہ عام موازنے سے علیحدہ کر دیا گیا اور یہ طے پایا کہ اکورتھ کمیٹی کی سفارش کے مطابق ہندستانی ریلیں عام اخراجات کے لیے ہر سال اپنے سرمایے کا ایک فی صدی پیش کریں البتہ جو نقصان فوجی اغراض کے لیے تعمیر کردہ ریلوں کو چلانے سے ہو رہا ہو وہ منہا کر لیا جائے۔ اس کے بعد جو رقم بچ رہے اس کا صرف پانچواں حصہ عام موازنے کے سپرد کیا جائے بقیہ ۴/۵ حصہ خود ریلیں رکھ لیں۔ اس قرارداد کی بموجب پہلی اپریل ۱۹۲۴ء سے عمل شروع ہوا۔ اس سال ریلوں نے ۶ کروڑ ۷۸ لاکھ روپے عام اخراجات کے لیے ادا کئے۔ اس کے بعد سے ۳۱-۱۹۳۰ء تک ہر سال پانچ چھ کروڑ ریلوں سے ملتا رہا گویا ۲۵-۱۹۲۴ء سے ۳۱-۱۹۳۰ء تک مقررہ شرطوں کے تحت ریلوں سے رقم برابر وصول ہوتی رہی مگر ریلوں کی اندرونی مالی حالت ۳۰-۱۹۲۹ء سے بگڑنے لگی تھی۔ چنانچہ اس سال اگرچہ ریلوں نے ۶ کروڑ ۱۲ لاکھ عام اخراجات کے لیے دیا مگر ۲ کروڑ ۸ لاکھ ریلوے بجٹ میں سے نکالے گیے تھے۔ ۳۱-۱۹۳۰ء میں ریلوں کو ۵ کروڑ ۱۹ لاکھ کا گھاٹا آیا اس پر طرہ یہ کہ انھیں عام اخراجات کے لیے (۱۹۲۴ کی قرارداد کی بموجب) ۵ کروڑ ۷۴ لاکھ دینے پڑے۔ نتیجہ یہ ہوا کہ صرف ۳۱-۱۹۳۰ء میں ریلوں پر ۱۰ کروڑ ۹۳ لاکھ کا بار پڑا ظاہر ہی کہ خسارے برداشت کرنا اور شرایط کی پابندی کرتے ہوئے پانچ چھ کروڑ ہر سال ادا کرنا ریلوں کے لیے کب تک ممکن تھا۔ چنانچہ مالی مجبوریوں سے پریشان ہو کر ریلوں نے پیش کش موقوف کر دیا۔ ۳۲-۱۹۳۱ء میں ریلوں سے کچھ نہ ملا، ۳۳-۱۹۳۲ء میں بھی یہی ہوا، ۳۴-۱۹۳۳ء میں بھی وزیر مالیہ ریلوں کی پیشکش سے محروم رہے۔ ۳۵-۱۹۳۴ء میں بھی ریلوے کے وزیر انجان بن گئے اور ۳۶-۱۹۳۵ء میں بھی ۱۹۲۴ء کی قرارداد کی خلاف ورزی کی گئی

اور ایک پائی بھی ریلوں سے وصول نہ ہوئی۔ گویا ۶ سال تک ریلوں نے ایک حبہ بھی ادا نہیں کیا۔ ۳۸-۱۹۳۷ء میں ریلوں کو پھر کچھ منافع وصول ہونا شروع ہوا۔ چنانچہ ۳۸-۱۹۳۷ء میں ڈیڑھ پانچ چھ کروڑ کی ادا طلب رقم میں سے ۲ کروڑ ۷۶ لاکھ ادا کیے گئے اور ۳۹-۱۹۳۸ء میں تو صرف ایک کروڑ ۳۷ لاکھ۔

اسی طرح عدم ادائی یا کم ادائی کی وجہ سے ریلوں کے ذمہ ادا طلب رقم ۳۲-۱۹۳۱ء سے برابر بڑھتی گئی اور عام اخراجات کے لیے پہلی اپریل ۱۹۳۹ء کو اُن سے کل ۳۵ کروڑ ۷۳ لاکھ وصول طلب تھے ریلوں پر صرف اسی قدر رقم کی ادائی کا بار نہیں ہے۔ ہم نے بیان کیا ہے کہ ریلوں کی اندرونی مالی حالت ۱۹۲۹ء سے بگڑنے لگی تھی چنانچہ اسی سال کچھ رقم ریلوے بجٹ سے نکالی گئی تھی۔ دوسرے سال ریلوں کو گھاٹا آیا اور خساروں کا تسلسل ۳۸-۱۹۳۷ء میں جاکر ٹوٹا اور ریلوں کو تھوڑا سا منافع ہوا۔ مگر چھ سال کے مسلسل خساروں سے اُن کی بچی بچائی پونجی ختم ہو چکی تھی۔ غیر ادا شدہ پیش کشوں کا بار الگ تھا، اقرار نامے کی خلاف ورزی بھی ہوئی تھی، غرض ریلوں کی مالی حالت کا خلاصہ یہ ہے کہ ۳۲-۱۹۳۱ء اور ۳۹-۱۹۳۸ء کے درمیان بجٹ سے خرچ کی ہوئی رقم ۳۵ کروڑ ۷۳ لاکھ ہے اور ۱۹۲۴ء کے اقرار نامے کی بموجب جو سالانہ پیش کش دینا ہے اس کی مجموعی رقم ۳۰ کروڑ ۲۹ لاکھ ہے گویا ریلوں پر کل ۶۵ کروڑ ۶۶ لاکھ کا بار ہے جس میں سے ۳۵ کروڑ ۷۳ لاکھ مد محفوظ میں واپس کرنا ہے اور ۳۰ کروڑ ۲۹ لاکھ عام اخراجات کے لیے ادا شدنی ہیں۔

اگرچہ ریلوں کی آمدنی میں اضافہ شروع ہو گیا ہے مگر قراین کو مد نظر رکھتے ہوئے جنگ کے بڑھتے ہوئے بار کو خیال کر کے یہ بالکل ناممکن ہے کہ آیندہ پندرہ بیس سال میں ریلیں اتنا کما سکیں کہ وہ نہ صرف ہر سال کی ادائیاں کر سکیں بلکہ گزشتہ سنین کے مطالبے بھی پورے کر دیں۔

اسی لیے تجویز کی گئی ہے کہ گزشتہ حساب کتاب کو ختم کرکے از سرِ نو حساب شروع کیا جائے۔ چنانچہ اور تو اور خود ریلوے ممبر نے ۳۸-۱۹۳۷ء میں ریلوے بجٹ پیش کرتے ہوئے کہا تھا:-

"It will thus be impossible for railways to resume contribution to general revenues within any reasonable period that can be fore- seen. The wisest plan in the circumstances appears to be to write off all liabilities and to start next year on the basis of a clean slate so far as these liabilities."

"ریلوں کے لیے ناممکن ہوگا کہ وہ کسی معقول مدت میں جس کی پیش بینی ممکن ہو عام موازنے کے لیے از سرِ نو ادائی شروع کرسکیں۔ ان حالات میں سب سے زیادہ عقلمندی کی بات تو یہ ہے کہ جتنی رقمیں ذمہ دایاں ہیں وہ قلم انداز کردی جائیں اور آیندہ سال سے جہاں تک ان ذمہ داریوں کا تعلق ہے ایک صاف ہی کھاتے میں حساب کتاب از سرِ نو شروع کیا جائے۔"

بات تو ریلوے ممبر نے اپنے زاویۂ نگاہ سے معقول کہی تھی۔ گزشتہ قرضوں کے بار سے ریلوں کو سبک دوش کرنے کے یہ معنے ہوتے ہیں کہ اس رقم کو عام قرضے میں شامل کرلیا جائے تاکہ ریلوں کی تجارتی اور نفع بخش نوعیت بخوبی واضح ہو۔ اس تجویز پر تمام قوم پرست مدبروں، صحیفہ نگاروں اور واقف کاروں نے ایک ہنگامہ برپا کیا، بعض نے یہاں تک کہا کہ ریلوں کو تجارتی نقطۂ نظر سے بہت ہی سود مند اور نفع بخش ثابت کرنے کے لیے تمام ریلوے کی لاگت بھی "قرضۂ عامہ" میں منتقل کرلی جائے تاکہ ریلوں کو کچھ سود ہی ادا نہ کرنا پڑے! اس طرح ریلوں کی نفع بخش نوعیت اور زیادہ بڑھ جائے گی۔

ایک اور نقاد نے کہا کہ ریلوے ممبر کی تجویز واقعی بہت خوب ہے سرد بازاری

گے چھپے سات سات سالہ دور میں جو ریلوں پر اجتماعی نقصان ہو یا ریلوں کی بدنظمی فضول خرچی اور شاہی تنخواہوں کی وجہ سے جو بار پڑے اُسے قومی قرضے میں محسوب کر لیا جائے اور ریلوں کو سبک دوش کر دیا جائے البتہ جب تجارتی گرم بازاری رہے اور ریلوں کو منافع وصول ہوتا رہے تو خالص منافع کے ایک جزو کو بطور تبرک وصول کر کے ریلوں کا احسان مانا جائے، ان کی تعریفیں کی جائیں اور ان کی نفع بخشی کے گیت گائے جائیں۔

غرض مختلف قسم کی نکتہ چینیاں کی گئیں پھر بھی ہندستان کی مرکزی قانون ساز مجلس میں باقاعدہ طور پر یہ تجویز کی گئی کہ تمام گزشتہ ذمہ داریوں کو یک مشت قلم انداز کر دیا جائے۔ قانونیہ کے ارکان اور قومی رہبروں وغیرہ کے ہنگاموں سے یہ تجویز تو مسترد ہو گئی مگر سرکاری اثرات کو کام میں لاکر ایک اور تجویز منظور کرا لی گئی کہ کم سے کم تین سال تک ریلوں کا پیش کش ملتوی رکھا جائے یہ بات ذہن نشین رہنی چاہیئے کہ محض ملتوی کرنے سے نہ تو زیر باری کم ہوتی ہے اور نہ نفع بڑھتا ہے۔ ٦٦ کروڑ کی رقمی زیر باری سے سبک دوش ہونا کوئی کھیل نہیں۔ کئی ذمہ دار افراد سمجھتے ہیں کہ کسی معلومہ مدت میں ریلوں کے لیے یہ "قطعاً ناممکن" ہوگا کہ وہ آئندہ منافعوں سے گزشتہ خساروں کی تلافی کر سکیں۔ واقف کاروں کا اندازہ ہے کہ ایک نسل تک بھی ریلیں اس بار کو اُتار نہیں سکیں گی غرض خالص "تجارتی نقطۂ نظر" سے ریلوں کی موجودہ زبوں حالی اس درجہ خراب ہے کہ سوائے انقلابی اصلاح کے اور کوئی چیز ریلوں کی مالی حالت کو نہیں سدھار سکتی۔

یہ ازبس ضروری ہے کہ ریلیں اپنے اخراجات میں کمی کریں یہ کمی اُسی وقت ممکن ہوگی جب کہ ضرورت سے زیادہ تنخواہیں پانے والوں کی تعداد گھٹائی جائے یعنے اُن عہدہ داروں کی تعداد میں تخفیف کی جائے جو اپنی قابلیت، افادیت اور

کارگزاری کے بالکل غیر متناسب معاوضے پا رہے ہیں یہ اور بھی ضروری ہے کہ ہزار سے زیادہ تنخواہ پانے والوں کے بھتّے یک لخت موقوف کر دیے جائیں اور متوسط تنخواہ والوں کے بھتّے بھی کم کیے جائیں۔

ہندستانیوں کو عرصے سے گلہ ہے کہ ریلوے عہدہ دار ریلوے کی ملازمتوں میں سب سے زیادہ خیال یورپینوں اور ان کے بعد ہندستانی نژاد گوروں کا کرتے ہیں جس کی وجہ سے ہندستانیوں کے حقوق کا خاطر خواہ لحاظ نہیں کیا جاتا۔ یہ شکایت بالکل بجا ہے۔ ہماری ریلیں اب تک نہ صرف ملازمتوں بلکہ گتّوں اور ٹھیکوں کو دیتے وقت، نسل و رنگ، قومیت اور مذہب کا لحاظ کرتی ہیں۔ سب سے زیادہ انگریزوں پر عنایت ہوتی ہے، دیگر یورپینوں کے ساتھ اچھا سلوک کیا جاتا ہے، اینگلو انڈین افراد کی حالت بھی اچھی ہے ان کے بعد ہندستانیوں کا نمبر آتا ہے، اور ان میں بھی مختلف طریقوں پر امتیاز کیا جاتا ہے، گندمی اور کالے ہندستانیوں میں فرق کرنے کے علاوہ فرقہ داری اصول بھی کارفرما ہے مثلاً یہ عام شکایت ہے کہ ہماری ریلیں مذہب داری امتیاز کر کے بہت ہی غیر متناسب طریقے پر بعض فرقوں پر عتاب اور بعض پر عنایت کرتی ہیں۔ زبانی اور تحریری نکتہ چینیوں سے مجبور ہو کر چند سال سے حکومت نے ملت واری مطالبوں کو ملحوظ رکھنا شروع کیا ہے مگر اب بھی ہندستانیوں کے حقوق بہت نظر انداز کیے جاتے ہیں اور تقرر طلب جایدادوں کو بھرتے وقت یا چھوٹے بڑے گتّوں اور ٹھیکوں کی تقسیم کے موقع پر فرقہ واری رُوح کارفرما رہتی ہے۔

اس میں شک نہیں کہ فرض شناسی، فنّی واقفیت، اور اعلیٰ کارکردگی کے نقطۂ نظر سے ہندستانیوں میں اب بھی بہت کسر باقی ہے، مگر اس کے یہ معنی تو نہیں کہ ہندستانیوں میں ذمہ داری کا احساس مفقود ہے، فرض شناسی معدوم ہے اور فنّی قابلیت

عنقا ہے‘ جدید ترین اعداد سے پتہ چلتا ہے کہ تمام بڑے بڑے اور متوسط عہدوں کی مجموعی تعداد (صرف قسم اوّل[۵۱] کی ریلوں میں) ۹۳۷۷ ہے جس میں سے خالص یوروپین ۱۸۰۰ اور اینگلو انڈین ۳۳۹۵ ہیں گویا ۹۳۷۷ میں یورپی یا نسلی یورپی افراد کی تعداد ۵۱۹۵ ہے۔ جب تمام بڑی بڑی تنخواہیں پانے والے اور بڑے بڑے عہدوں پر فائز افراد ایک ہی رنگ اور نسل کے ہوں گے تو قدرتی طور پر خالص ہندستانیوں کو شکایت ہوگی کہ خود انھیں کے ملک میں اُن کے حقوق کو ملحوظ نہیں رکھا جاتا۔ یہ بھی عجیب بات ہے کہ قسم اول کی ریلوں کی تعداد ظاہر کی گئی اور دوسری قسم اور تیسری قسم کی ریلوں میں عہدوں کی تعداد معلوم نہ ہوسکی[۵۲]۔ نہ معلوم اس میں بھی کوئی مصلحت ہے یا محض اتفاق ہے۔

غرض ہندستانی ریلوں میں ”تہنید“ (یعنے ہندستانیوں کی زیادہ تعداد میں بھرتی کرکے ریلوے کو ہندستانی بنانا) ایک اہم مسئلہ ہے۔ اسی طرح ملازمت کے تمام درجوں میں تمام فرقوں کی معقول نیابت کا مسئلہ ایسا نہیں جسے نظرانداز کیا جاسکتا ہو۔

حال ہی میں سر انڈرو کلو نے سالانہ ریلوے کانفرنس کی صدارتی تقریر میں کہا ہے :۔

---

۵۱ قسم اول کی ریلوں سے مراد پچاس لاکھ سے زیادہ سالانہ آمدنی حاصل کرنے والی ریلیں ہیں۔

۵۲ ہندستانی ریلوں کے مسئلے کی پیچیدگی پہلی قسم، دوسری قسم اور تیسری قسم کی تفریق کی وجہ سے بڑھ جاتی ہے۔ پہلی قسم کی ریلوں سے وہ ریلیں مراد ہیں جن کی سالانہ خام آمدنی ۵۰ لاکھ سے زاید ہے۔ دوسری قسم اور تیسری قسم کی ریلوں کی تفریق بھی آمدنی پر مبنی ہے۔ یعنی دس لاکھ سے پچاس لاکھ تک سالانہ آمدنی کی ریلیں دوسری قسم کی اور دس لاکھ سے کم تیسری قسم کی قرار دی گئی ہیں۔

"The grant of promotion on the basis of neither of experience nor efficiency but of community would be a disastrous step. It would mean that where seniority is the normal rule, a senior might find a junior promoted over him merely because he belonged to another community and where selection is the princi-ple the most deserving would find that a less competent was preferred."

"ترقیاں نہ تو تجربہ کاری اور کارکردگی بلکہ فرقہ داری اصول کی بنا پر دینا تباہ کن اقدام ہوگا۔ اس کے یہ معنی ہوں گے کہ جہاں عام طور پر سینیارٹی کی بنا پر ترقی دی جاتی ہو ایک سینیر دیکھے گا کہ ایک جونیر کو اس پر ترجیح محض اس وجہ سے دی گئی کہ وہ کسی اور فرقے سے متعلق ہو اور جہاں انتخاب کا اصول کارفرما ہو وہاں سب سے زیادہ مستحق آدمی کے ہوتے ایک کم کارگزار شخص کو ترجیح دی جائے گی۔"

بحث مباحثے کے طور پر سر انڈرو کے قول میں بظاہر صداقت ہو اور اس کو بخوبی واضح کیا جا سکتا ہو مگر علمی اعتبار سے اور حقیقی طور پر ان کا یہ استدلال اس وجہ سے صحیح نہیں کیونکہ سینیارٹی کا اصول فی نفسہ قابل ستایش نہیں۔ کسی شخص کو سینیارٹی کی بنا پر ترقی دینا سہولت کے اعتبار سے مفید ہو تو ہو مگر کارگزاری اور کارکردگی کے نقطۂ نظر سے سینیارٹی کے اصول کو نظر انداز کرنا پڑتا ہی سینیارٹی اور کارگزاری نہ تو لازم و ملزوم ہیں اور نہ سینیارٹی بڑے بڑے عہدوں اور ذمہ دار ملازمتوں کے موقع پر ایک مسلمہ اصول ہو۔ رہا کارگزاری کا سوال جس کی خاطر سر انڈرو فرقہ واری نیابت کے مسئلے کو نظر انداز کرنا چاہتے ہیں۔ ہندستان جیسے وسیع ملک کے لیے کوئی حقیقت نہیں رکھتا۔ یہ ایک مضحکہ خیز بات ہو کہ ریلوے عہدہ داروں کو نصف کروڑ سکھوں میں یا ۹ کروڑ مسلمانوں میں اتنے

کارگزار لوگ ہی نہیں ملتے کہ وہ ریلوے کی معقول خدمت کرسکیں۔

قدرت اپنی فیاضی میں فرقے اور درجے، رتبے اور نسل، قوم اور مذہب کا خیال نہیں رکھتی۔ ہر قوم و ملت، مذہب و فرقہ کے لوگوں میں ہمہ قسم کی قابلیتیں ہوتی ہیں۔ یہ اور بات ہے کہ محکومیت اور حاکمیت، ملوکیت اور غلامی کی وجہ سے بعض لوگوں کو تعلیم کا زیادہ موقع ملتا ہے اور دوسرے اس قسم کی تعلیم اور تجربے سے محروم رکھے جاتے ہیں لہذا ریلوں سے ہندستانیوں کی یہ شکایت بالکل بجا ہے کہ وہ اعلیٰ خدمتوں پر ضرورت سے بہت زیادہ یورپی نسل کے افراد کا انتخاب کرتی ہیں اور ہندستانیوں کی حق تلفی ہوتی ہے۔

ہندستان میں مختلف مذہب و ایمان، رنگ روپ اور نسل کے افراد آباد ہیں۔ سبھی سے ریلوں کی آمدنی وصول ہوتی ہے، سبھی ریلوں میں سفر کرتے ہیں لہذا ریلوں کی ملازمتوں کی تقسیم بھی اس طرح ہونی چاہیے کہ کسی فرقے یا جماعت یا صوبے یا نسل کے لوگوں کو بجا شکایت نہ ہو۔ فرقہ واری اصول کو اختیار کرنے سے سر انڈور کو خوف ہے کہ سینیارٹی اور تجربہ کاری کے اصولوں کی تخریب ہوگی۔ ہندستانیوں کا خیال ہے کہ چند حق تلفیاں ہوں بھی تو کوئی ہرج نہیں، کیونکہ اس اصول کو اختیار کرنے سے ناکارہ، قریب پنشن، مُردہ دل سینیروں پر نسبتاً کم عمر والوں کو ترقی ملے گی اور کم عمر والے افراد عام طور پر زیادہ جاندار ہوتے ہیں؛ انھیں کسی اور خیال سے نہ سہی اس لیے بھی زیادہ محنت کرنی پڑے گی تاکہ ان کے انتخاب سے بُرا اثر نہ پڑے نیز "تجربہ کاری اور کارگزاری" اضافی اوصاف ہیں۔ دیکھنے میں تو یہ بہت عمدہ اصول ہیں مگر حقیقت میں ان کی آڑ میں کہیں کنبہ پروری اور دوست نوازی ہوتی ہے اور کہیں نسلی برتری کے غرور میں اپنے ہم نسل اور ہم رنگ لوگوں کو سراہا جاتا ہے۔

ہماری زبان کی ایک مشہور کہاوت ہے "مانو تو دیوی نہیں تو پتھر" ترقیوں

کے وقت زیادہ تر یہی ہوتا ہے "مانو تو کار گزار نہیں تو نکھٹو" اگر سینیارٹی اور "تجربہ" کو نظر انداز کر کے فرقہ داری اصول پر لوگوں کو ترقیاں دی جائیں تو چند دنوں میں معلوم ہو جائے گا کہ وہی لوگ جو ناقدریوں کی وجہ سے معمولی خدمتوں پر پڑے تھے بہت کارگزار ثابت ہوئے۔ لوگوں کی مخفی قابلیتیں ظہور میں آئیں گی اور دو چار مرتبہ اگر حقیقی طور پر حق تلفی ہوگی تو کئی مرتبہ حیرت انگیز انکشاف ہوگا۔ غرض فرقہ داری اصول کو اختیار کرنے میں جس قدر خطرہ ہے اُسی قدر فائدے کا امکان ہے۔ سب سے بڑا فایدہ تو یہ ہے کہ موجودہ زمانے میں یورپی افسروں اور یورپی نسل کے افراد پر جو بہت ہی غیر متناسب عنایتیں ہوتی ہیں وہ ختم ہو جائیں گی اور ہندستانیوں کو اپنی کارگزاری ثابت کرنے کا موقع ملے گا علم و فضل، مہارت و کمال، ہنر اور کارگزاری کسی نسل یا مذہب کی مِلک نہیں۔ لوگوں کو تعلیم اور تحصیلِ کا موقع دیجیے تو ہر مذہب و نسل فرقہ و قوم میں کارگزاری، قابلیت، علم، کمال ظہور میں آتے ہیں۔ موجودہ زمانے میں بظاہر ایسا معلوم ہوتا ہے کہ ریلوے کی خدمتوں کا ٹھیکہ یورپینوں کو دیا گیا ہے اور وہ اپنے ہم نسل اینگلو انڈینوں اور ہم مذہب عیسائیوں پر کارگزاری اور سینیارٹی کی آڑ میں مہربانیاں کرتے ہیں۔ ہندستانیوں کو اب بخوبی معلوم ہو گیا کہ یہ دونوں نام نہاد اصول درحقیقت پبلک کی گمراہی کے لیے اختیار کیے گئے ہیں۔ ہندستانیوں کے لیے یہ تسلیم کرنا ناممکن ہے کہ دوسری قوم و نسل کے افراد کو قدرت نے قابلیت کا اجارہ دے رکھا ہے۔ اسی لیے ان کا مطالبہ ہے اور بالکل واجبی مطالبہ ہے کہ ریلوے کی خدمتوں کو "ہندیانا" چاہیے یعنی زیادہ سے زیادہ تعداد میں ہندستانیوں کو مختلف خدمتوں پر مامور کرنا چاہیے جا بجا مختلف صوبوں اور حصوں میں ریلوے مدارس اور ریلوے کالج قایم کیے جانے چاہئیں تاکہ ہندستانیوں کو ریلوے کے کام

سے بخوبی واقف ہونے کا موقع ملے اور چند سال میں واقف کاروں کی اتنی تعداد مہیا ہو سکے جو ریلوے کی ہر خدمت کو بحسن وخوبی انجام دے سکیں۔ لوگوں کو تعلیم اور تحصیل ہنر سے محروم رکھنا اور ان پر غیر کارگزاری اور ناتجربہ کاری کا الزام لگانا ناانصافی کرنا اور اُلٹا اتہام لگانا ہے۔

پانچواں باب

ہمارے ہوائی راستے

انسان کے لیے زمین اور پانی کا راستہ طے کرنے کے لیے اپنی ذات سے مدد لینا ممکن تھا مگر اُڑنے کے لیے اس کا امکان نہ تھا، اس کے پر نہ تھے اور بے پری نے اسے مجبور کر رکھا تھا لہٰذا وہ بیٹھا بیٹھا حسرت و شوق سے چڑیوں اور پرندوں کو دیکھا کرتا تھا یا "اڑن کھٹولے" اور "اُڑتی ہوئی قالین" کی کہانیاں سُن سُنا کر اپنا دِل بہلاتا تھا اور خیال کرتا تھا کہ کاش وہ بھی اُڑ سکتا! اور اس میں شاہین کی سی طاقت اور چیل کی سی سبک پری ہوتی! اِسی حسرت و ارمان میں صدیاں بیت گئیں، انسان نے ہر شعبۂ زندگی میں ترقی کی، بہترین سے بہترین سواریاں وجود میں آئیں، بڑے بڑے خوشنما، پُر تکلف اور محل نما جہاز بنے، ان پر عیش و راحت کے سامان بہم پہنچائے گئے مگر پرواز کی آرزو پوری نہ ہوسکی۔

کہیں پندرھویں صدی میں جاکر غباروں کے ذریعے اُڑنا ممکن ہوا مگر راستوں کو طے کرنا تو بڑی بات ہے، سیر و تفریح کے لیے بھی غبارے موزوں نہ ہو سکے اور یہ حسرت دل کی دل ہی میں رہی کہ پانی اور زمین کی طرح ہوا پر بھی سیر کرنا ممکن بلکہ آسان اور اطمینان بخش بھی ہو۔ کلوں کی ایجاد، میکانیت کی ترقی، دخانی جہازوں کی کامیابی اور ریلوں کی ترقی نے رہ رہ کر اس خیال کو تازہ کیا جس طرح ہو اُڑنا سیکھا جائے انیسویں صدی کے آخر تک مغرب والوں کی صنعتی قابلیت، فنی مہارت

اور میکانی صلاحیت اس کمال تک پہنچ چکی تھی کہ پرواز کا خیال دماغوں میں جاگزیں ہوگیا تھا اور مختلف قسم کے افراد، سنکی اور سنجیدہ، ماہر اور عامی، کوشش کر رہے تھے کہ کوئی ایسا طیارہ بنائیں کہ جس سے آسمان کی سیر ہو سکے۔ بیسویں صدی کے آغاز سے باضابطہ طور پر تجربے ہونے لگے۔ سالہا سال انسان اور قدرت میں کشمکش جاری رہی، عین اُس وقت جبکہ انسان کو اپنی کامیابی کی پوری امید ہوگئی تھی کچھ ایسی بات پیدا ہوئی جس کی وجہ سے بنا بنایا کھیل بگڑ گیا۔ ان موجدوں کی سوانح حیات دیکھئے ایسا معلوم ہوتا ہے کہ قدرت ان سے دل لگی کر رہی ہے۔ کبھی اچھی اچھی امیدیں پیدا کرتی ہے اور کبھی عین وقت پر چکما دے جاتی ہے۔ یہ موجد سالہا سال تحقیق و تجربے کر کے اور اپنی زندگی کے بہترین سال مجوزہ ایجاد کو کامیاب بنانے کے لیے صرف کر کے بار بار ناکام ہوتے تھے اور نہ صرف مالی نقصان بلکہ طعن و تعریض کے زخم برداشت کرتے تھے۔ ہم اندازہ نہیں کر سکتے کہ مالی نقصان گوارا کرنے اور صحت کو قربان کرنے کے بعد عوام کے تمسخر سے کس قدر سخت مایوسی اور تلخی پیدا ہوتی ہے مگر آفریں ہے ان موجدوں کے حوصلے پر کہ وہ اپنی دُھن میں ثابت قدم رہ کر ایک ظاہر ناکام ایجاد کو کامیاب کر دکھاتے ہیں۔ چنانچہ ہوائی جہازوں اور طیاروں کی ایجاد اور رواج میں یہی ہوا۔ بار بار ناکامیاں ہوئیں، بار بار مالی نقصان ہوا، بار بار موجدوں پر مصیبت آئی مگر ہمیشہ وہی کامیاب ہوئے جو اٹل ارادہ رکھتے تھے کہ چاہے کچھ ہو اپنے تجربوں کو کامیاب بنائیں گے۔

بیسویں صدی کے ابتدائی سنین میں یورپ اور امریکہ میں پرواز کی باضابطہ کوششیں شروع ہوئیں، سب سے پہلے رائٹ نامی دو امریکی بھائیوں کو کامیابی ہوئی۔ ۱۹۰۹ء میں ایک فرانسیسی نے فرانس اور انگلستان کے درمیان ہوائی رشتہ قائم کیا۔ اسی اثنا میں جرمنی کے مشہور امیر کاؤنٹ زیلن نے بڑے غبارے

اور ابتدائی کوششوں کے بعد اتنی کامیابی حاصل کی کہ اُسے سرکاری سرپرستی اور قومی امداد نصیب ہوئی۔ چند سال بعد جنگ عظیم شروع ہوئی جس کی وجہ سے طیاروں اور ہوائی جہازوں کے بنانے پر خاص طور پر توجہ کی گئی، جنگ سے پہلے ہی لوگوں نے محسوس کر لیا تھا کہ بنی نوع انسان کا یہ نیا کارنامہ بھی صرف تہذیب و تمدن پھیلانے کا ذریعہ نہیں ہوگا بلکہ اس سے غارت گری اور تباہی مصیبت اور تکلیف پھیلانے کا کام بھی لیا جائے گا۔ چنانچہ جنگ شروع ہونے سے پہلے ہی جنگ کے ماہر اور فوجی محکمے طیاروں پر مہربان ہو گئے جنگ شروع ہونے کے بعد اور جنگ کے دوران میں فوجی ضرورتوں کے تحت ان کی تعمیر پر بہت توجہ کی گئی اور نہ صرف جاسوسی اور خبر رسانی، بلکہ بم باری کے لیے ان طیاروں اور ہوائی جہازوں کو استعمال کیا گیا، آگ برسانا محاورہ نہیں رہا حقیقت ہو گئی۔ اسی طرح "ہوا میں معلق ہونا" "ہوا پر سیر کرنا" جھوٹی باتیں نہیں رہیں کیونکہ اور تو اور محکمۂ ہوائیات وجود میں آیا! جنگ کے بعد طیاروں اور ہوائی جہازوں کو تہذیب و تجارت کی سچی خدمت نصیب ہوئی۔ سب سے پہلے ایک انگریز نے امریکہ سے آیرستان تک پرواز کر کے بحر اوقیانوس کو بالا بالا ہی طے کر لیا، کئی جواں مردوں نے اس کی تقلید کی۔ بعض عورتوں کو بھی کامیابی نصیب ہوئی۔ ۱۹۲۷ء میں لنڈبرگ نامی امریکی نے نیویارک سے پیرس تک مسلسل پرواز کی اور اُس کو اتنی شہرت نصیب ہوئی اور امریکی قوم نے اس کی اتنی آؤ بھگت کی کہ لوگوں نے یقین کر لیا کہ بحر اوقیانوس کو سب سے پہلے پرواز کرتے ہوئے عبور کرنے کا سہرا اسی کے سر رہا۔ اسی عرصے میں گراف زیپلن نامی ہوائی غبارہ جرمنی نے تیار کر کے تاوان کی ادائی میں امریکہ کے حوالے کیا اس خوبصورت اور وسیع غبارے کی تیاری کے بعد کئی چھوٹے بڑے زیپلن اور تیار کیے گئے، جرمن قوم نے اپنے لیے "ہنڈن برگ" نامی زیپلن تیار کیا، جو

بظاہر ہوائی محل تھا، اس میں سونے کے کمرے، کھانے کا کمرہ، ٹہلنے کا پیش دالان اور بہت سے ضروری چھوٹے بڑے کمرے تھے۔ اس وقت ایسا معلوم ہوتا تھا کہ طویل سفر کے لیے یہ غبارے ہی سب سے زیادہ موزوں ہیں کیونکہ ان جہازوں نے مختلف ملکوں کی سیر کرنے کے علاوہ یوروپ وامریکہ میں باضابطہ آمد و رفت قایم کردی تھی اور بیسیوں مرتبہ نظام نامے اور وقت نامے کے مطابق پرواز کر چکے تھے مگر ۱۹۳۶ء اور ۱۹۳۷ء میں پے در پے کئی حادثے ہوئے انگریزوں کا بنایا ہوا نیا غبارہ R. 101. اپنے اولین سفر پر ہندوستان آنے کے ارادے سے انگلستان سے نکلا مگر فرانس کے مشرقی حصے میں گر کر ڈھیر ہو گیا، ۱۹۳۰ء میں، اس سے قبل ہی امریکہ کے دو بڑے ہوائی جہاز تباہ ہو چکے تھے اور وہ اپنی روایتی خصوصیت کے خلاف ہمت ہار بیٹھے تھے، ۱۹۳۷ء میں جرمنی کا مایۂ ناز جہاز ہنڈ برگ بھی امریکہ میں شعلوں کے نذر ہو گیا۔ ان پیہم ناکامیوں کے بعد اور ہوائی جہازوں کی تعمیر میں کثیر مصارف کی وجہ سے اور اُن کو اُڑانے اُتارنے اور رکھنے کے لیے وسیع انتظامات سے تنگ آکر لوگوں نے اس قسم کے جہاز بنانے ہی چھوڑ دیے اور اپنی تمام تر توجہ زمینی اور سمندری طیاروں پر مبذول کی۔ جنگ کے بعد ہی تمام بڑے بڑے یورپی شہروں کے درمیان ہوائی آمد و رفت اور نقل و حمل قایم ہو چکی تھی اور بہت وسیع، پرتکلف اور آرام دہ طیارے بننے لگے تھے۔ امریکہ میں دولت اور میکانی ترقی کی وجہ سے ہوائی سفر کو بہت مقبولیت حاصل ہوئی۔ امریکہ کے وسیع برِاعظم کو طے کرنے کے لیے اسی طرح وقت مقررہ پر نکلتے اور آتے تھے جس طرح ہمارے ہاں ریلیں آتی جاتی ہیں ۱۹۲۳ء کے لگ بھگ یورپ اور ایشیا کے درمیان ہوائی سفر شروع ہوا اور ہالینڈ سے جاوا تک یا انگلستان سے ہندستان

اور برما اور اسٹریلیا تک ہوائی ڈاک اور ہوائی آمد و رفت قائم کی گئی۔ پرواز کی بڑھتی ہوئی مقبولیت کے مدنظر بتدریج ترقیاں کی گئیں اور غیر ملکوں کی کل ڈاک طیاروں کے ذریعے بھیجی جانے لگی۔ مسافروں کی بڑھتی ہوئی تعداد دیکھ کر طیاروں کی تعداد بڑھائی گئی چنانچہ موجودہ جنگ کے آغاز تک یہ صورت پیدا ہوگئی تھی کہ روزانہ کئی کئی جہاز آتے جاتے تھے اور بین اقوامی ہوائی سفر کے لیے کراچی جودھپور، دہلی، الہ آباد اور کلکتہ میں موزوں ہوائی میدان، اقامت خانے تیار کیے گئے اور ضروری اشیاء فراہم کی گئیں۔

نہ صرف بین اقوامی سفر اور نقل و حرکت میں سہولت پیدا کرنے کے لیے ہندستان میں انتظام و اہتمام کیا گیا بلکہ خود ہندستان کے مختلف صوبوں اور بڑے شہروں میں آمد و رفت کی سہولت پیدا کرنے کی خاطر بھی موقع محل کے لحاظ سے اور زمانے کی ضرورت اور تجربوں کی کامیابی کے مطابق ہوائی سروس قائم کی گئی چنانچہ ہمارے ملک میں سب سے پہلے پارسیوں کی مشہور ٹاٹا کمپنی نے حکومت ہند کی سرپرستی اور انھیں کی امداد سے کراچی اور بمبئی اور بمبئی اور مدراس کے درمیان سروس قائم کی، جس سے نہ صرف مسافروں کی آمد و رفت کے لیے ایک نیا ذریعہ پیدا ہوا بلکہ ڈاک کو زائد خرچ ادا کرنے کے بعد جلد تر بھیجنے کا امکان بھی ہوا۔

جیسے جیسے زمانہ گزرتا گیا ہوائی آمد و رفت کے باضابطہ ذریعوں کا جال وسیع اور گنجان ہوتا گیا۔ ہر سال کوئی نہ کوئی سروس شروع ہوئی۔ مقامی اور موسمی ضرورتوں کے لحاظ سے اس میں کمی بیشی ہوتی رہی بہر حال ۱۹۳۸ء کے شروع ہی میں کراچی سے بمبئی، بمبئی سے حیدرآباد، حیدرآباد سے مدراس، مدراس سے کولمبو، یا بمبئی سے دہلی، دہلی سے جودھپور ہوتے ہوئے کراچی یا الہ آباد ہوتے ہوئے کلکتہ

آنے جانے کے لیے باقاعدہ انتظام ہوگیا۔ اگرچہ موجودہ جنگ کی وجہ سے بین اقوامی ہوائی سروس موقوف ہوگئی اور اندرونِ ہند بھی کفایت اور تحدید کرنی پڑی مگر اب بھی ہندستان کے بڑے بڑے شہروں میں ہوائی آمد و رفت قایم ہے مسافر آتے جاتے ہیں اور زاید خرچ ادا کرنے والے ہوائی ڈاک کے ذریعے مراسلت کرتے ہیں، خاص خاص موقعوں پر جلد آنے جانے کے خواہش مند مال داروں اور بڑے بڑے عہدہ داروں کے لیے یہ امکان ہے کہ خصوصی طیاروں یا ہوائی ٹیکسوں کے ذریعے اپنے حسرت و ارمان پورا کریں اور قیمت ادا کر کے اپنا "قیمتی" وقت بچائیں!

یہ ہے مختصر سرگزشت "ہمارے" طیّاروں اور ہوائی سفر کی! مگر سب سے زیادہ صحیح بات تو یہ ہے کہ ہمارے وطن میں اُڑنے والے طیّارے ہمارے نہیں!! نہ ہم طیّارے بنا سکتے ہیں، نہ ہمیں طیّاروں کے بنانے یا کارخانے قایم کرنے کا موقع ہے، جنگ کے طفیل سے جو کارخانہ بنگلور میں قایم ہوا ہے اس میں بھی پردیسی عنصر غالب ہے۔ زیادہ تر غیر ممالک میں بنے ہوئے طیارے غیروں ہی کے فایدے اور سہولت کے لیے ہمارے ملک میں اُڑتے پھرتے ہیں۔ "ہماری" کمپنی میں بھی سرمایہ بہت کچھ غیروں کا ہے اور عمل دخل تو براہ راست یا بالواسطہ ان کا ہوا ہی چاہیے۔ لہٰذا سچی بات تو یہ ہے کہ جس طرح جھگڑے اور بہیلیاں ہماری ہیں، اس طرح نہ تو طیارے ہمارے ہیں نہ ریلیں ہماری ہیں! ملک اور نام ہمارا ہے کام اور فایدہ غیروں کا ہے!!۔

چھٹا باب

جدید ذرایع نقل وحمل کی اہمیت

"ہماری ریلیں اور سڑکیں" اس کتاب کا موضوع ہو مگر یہ ظاہر کرنا مشکل ہو کہ صرف ریلوں کی وجہ سے ہماری تمدنی زندگی پر کیا اثرات پڑے۔ ہماری زندگی پر جو اثرات پڑرہے ہیں وہ زیادہ آسانی اور زیادہ صحت کے ساتھ اس وقت ظاہر کیے جاسکتے ہیں جب کہ تمام جدید ذرایع آمدورفت اور نقل وحمل اور خبررسانی کو ملحوظ رکھا جائے۔ اسی لیے ہم نے اس باب کا عنوان اختصار کی خاطر جدید ذرایع نقل وحمل کی اہمیت رکھا ہو اور اُن سے مُراد نہ صرف ریلیں، دخانی جہاز اور ہوائی جہاز ہی بلکہ تار برقی اور ریڈیو وغیرہ بھی۔

سیاسی استحکام اور سیاسی تنظیم

جدید ذرایع خبررسانی اور نقل پذیری کے نمایاں اثرات میں سیاسی استحکام اور سیاسی تنظیم بہت اہم ہیں۔ یہ کہنا مبالغہ نہیں کہ اگر برقی تار، دخانی جہاز، اور ریلیں نہ ہوتیں تو نہ سلطنت برطانیہ جیسی وسیع اور منتشر سلطنت وجود میں آتی، اور نہ متحدہ ریاستوں کا وسیع سے وسیع تر ہونا اور مستحکم ہوتے جانا ممکن ہوتا! تاریخ شاہد ہو کہ عہد قدیم اور قرون وسطیٰ میں جب کبھی بڑی بڑی سلطنتیں وجود میں آئیں تو وہ زیادہ تر غیر معمولی افراد کے کارناموں کا نتیجہ تھا اور ان کے گزر جانے کے

ان کے جانشینوں کے لیے یہ بالکل ناممکن تھا کہ وہ اتنے وسیع ملکوں کو سنبھال سکیں۔ اسکندر اعظم کی فتوحات ایک زرّین اور یادگار کارنامہ سہی مگر اسکندر اعظم کی قایم کردہ سلطنت اس کے بانی کے انتقال کے بعد ہی کئی چھوٹی بڑی ریاستوں میں منقسم ہوگئی، یہی حال چنگیز خاں کی فتوحات کا ہوا، جب بابر کے جانشینوں نے ہندستان میں مستقل طور پر رہنا سہنا شروع کیا تو ان کے ہاتھ سے ان کا اصلی وطن جاتا رہا۔ سارے ہندستان پر قبضہ کرنا اور اسے صدیوں اپنے اقتدار میں رکھنا اُس زمانے کی مشکلات کی وجہ سے ناممکن تھا۔

نہ تو شورشوں کی اطلاع موجودہ زمانے کی طرح منٹوں اور گھڑیوں میں صدر مرکز تک پہنچ سکتی تھیں اور نہ فوجوں کی نقل و حمل موجودہ زمانے کی طرح دِنوں اور ہفتوں کی بات تھی۔ سچ پوچھیے تو یہ برقی تار اور ریلوں کا کارنامہ ہے کہ ان کی وجہ سے سیاسی دُنیا میں کایا پلٹ ہوئی اور یہ بات ممکن ہوئی کہ بڑی بڑی سلطنتوں کو نہ صرف سنبھالا جا سکے بلکہ انھیں مرکزیت سے وابستہ رکھا جائے۔

مثلاً امریکہ کی متحدہ ریاستوں کو لیجیے۔ ان کا رقبہ ہندستان سے دوگنا ہے مشرقی ساحل سے مغربی ساحل تک تین ہزار میل اور شمالی سرحد سے جنوبی سرحد تک دو ہزار میل کا فاصلہ ہے۔ سارے ملک کا انتظام ایک شہر میں قیام کرنے والی صدر حکومت کے ذریعے ہوتا ہے، قانون ساز مجلس، معتمد، وزیر اور صدر جمہوریہ سب ایک ہی جگہ نہ بھی ہوں تو شدید ضرورت کے وقت فوراً طلب کیے جا سکتے ہیں اور ان کا راج دھانی میں پہنچ کر فیصلے کرنا یا رائے مشورہ دے سکنا زیادہ سے زیادہ دو ایک دن کی بات ہے، فوری ضرورت ہو تو برقی تار یا ٹیلیفون کے ذریعے رائے شناسی ہو سکتی ہے، کہیں ہنگامہ برپا ہو چکا ہو یا کسی مقامی عہدہ دار کو ہدایت کی ضرورت ہو تو پڑوسی ریاستوں سے امداد اور صدر جمہوریہ مقامی حکومت

سے مشورہ طلب کر سکتا ہے اور نسبتاً تھوڑے عرصے میں کمک پہنچ سکتی ہے۔
یہی حال ہندستان کا ہے ۱۹۲۱ء میں مالیبار میں بغاوت ہوئی تھی سارے ملک کے مختلف فوجی اڈوں سے کمک بھیجی گئی، سنگاپور اور قاہرہ، ہانگ کانگ اور مالٹا کے فوجی دستے اور جہازی بیڑوں کو تیاری کی ہدایت تھی۔ جب کبھی مقامی افسر یا کمانڈار کو کسی مشورے یا ہدایت کی ضرورت ہوتی تھی تو صدر دفتر جنگ سے یا گورنر یا وائسرائے سے مشورہ کر لیا جاتا تھا۔ انھیں بھی جب کبھی تذبذب ہوتا تو وہ سلطنت کے اعلیٰ حکام سے پوچھ بتا کر کام کرتے۔ یہی حال ۱۹۳۲ء میں برما کے غدر کا ہوا۔ بغاوت کو شروع ہوئے چند گھنٹے ہی ہوئے تھے کہ لندن اور دہلی کے باہمی مشورے سے ہندستان کے فوجی دستے روانہ کرنے کا فیصلہ کر لیا گیا اور دو ہفتوں کے اندر برمیوں کو ہندستانیوں کا مقابلہ کرنا پڑ رہا تھا۔
مزید مثالیں دینا بے سود ہے جس قدر زیادہ جدید سیاسی تاریخ کا مطالعہ کیا جائے اسی قدر زیادہ جدید ذرائع خبر رسانی اور نقل پذیری کی اہمیت واضح ہوتی ہے اور یہ اندازہ ہو سکتا ہے کہ سلطنتوں کو بگاڑنے اور سنوارنے میں میکانی ماحول کو کس قدر دخل ہے۔ ظاہر ہے کہ تمام تر یا زیادہ تر میکانی ماحول کی وجہ سے سلطنتوں کی قسمت نہیں بدلتی، مدبروں کی سیاست کاری، رہنماؤں کی دانشمندی، قوم کی مختلف جماعتوں کی ایثار پسندی، جفاکشی، ہنرمندی اور فوجوں کی بہادری اور زندہ دلی بہر حال ضروری ہیں۔ ان غیر میکانی عنصروں کی اہمیت کو نظر انداز کرنا مقصود نہیں، صرف یہ ظاہر کرنا ہے کہ ریلیں نہ ہوتیں تو عاقلوں، مدبروں اور فرماں رواؤں کی ساری عقلیں دھری رہتیں، اور وسیع سلطنتیں منقسم ہو جاتیں، آئے دن کے ہنگاموں، شورشوں، فسادوں اور بغاوتوں کی وجہ سے چند سالوں کے لیے بھی کسی حاکم کو چین نصیب نہ ہوتا، غرض سیاسی تنظیم کو بلند تر اور قابل قدر معیار تک پہنچانا اُسی وقت ممکن ہوا جب کہ تاروں

اور ریلوں کی وجہ سے روزانہ ملک کے گوشے گوشے سے خبریں آنی شروع ہوگئیں اور افسروں، عہدہ داروں کی نیز پولیس اور فوج کی نقل و حرکت اس قدر تیز اور آسان ہوگئی کہ بڑے بڑے شر پسندوں کے دانت کھٹے ہونے لگے۔ یہ ناقابلِ انکار حقیقت ہے کہ جدید ذرایع خبر رسانی اور نقل پذیری کی بدولت نہ صرف سیاسی استحکام ممکن ہوا بلکہ سیاسی تنظیم کا معیار بلند تر ہو سکا۔

قومیت کا فروغ اور کل ہند تحریکیں

فلسفۂ تاریخ کے محققوں نے اس امر کا انکشاف کیا ہے کہ سیاسی تمدن اور فلسفۂ تاریخ کے نقطۂ نظر سے جدید زمانے کی ایک نمایاں خصوصیت قومیت کا فروغ ہے۔ قومیت کے تخیل کو انیسویں صدی میں جو کامیابی نصیب ہوئی تھی وہی ایشیائی ملکوں میں اُسے بیسویں صدی میں حاصل ہو رہی ہے۔ اس کا سب سے بڑا ثبوت متعدد جرمنی ریاستوں کا "جرمنی" میں اور کئی اطالوی ریاستوں کا "اطالیہ" میں متحد ہونا ہے بیسویں صدی کے آغاز سے اس تحریک کو سارے عالم میں مقبولیت حاصل ہوئی اور لازمی طور پر ہندستان بھی متاثر ہوا۔

اس میں شک نہیں کہ ہندستان میں قومیت کے تخیل اور مسلک کو جو بڑھتی ہوئی مقبولیت حاصل ہو رہی ہے اس کا سبب مغربی تعلیم بھی ہے مگر سرکاری تعلیم سے بدرجہا زیادہ ان سیکڑوں قوم پرست اور مدبّروں کا ہاتھ ہے جنھوں نے ہندستان میں قومیت کا خیال پیدا کیا، اس کو تقویت بخشی اور اس قدر فروغ دیا اور دے رہے ہیں کہ وہ اب ناقابل انکار حقیقت بن گئی ہے۔

راجہ رام موہن رائے اور سر سید احمد خاں، گوکھلے اور تلک، سر سالار جنگ اور محسن الملک کی طرح بیسیوں معروف اور کم معروف، نام دار اور گمنام ہستیوں

نے گزشتہ زمانے میں قومیت کے تخیل کو پھیلایا، یا کل ہند پیمانے پر اہم تمدنی تحریکیں جاری کیں۔ انھیں کے جانشین اور قایم مقام مہاتما گاندھی اور مالوی جی، ابوالکلام آزاد اور محمد علی جناح، مختلف نوعیتوں کی اصلاحی، قومی، اور سیاسی تحریکیں پھیلا رہے ہیں۔ کیا کوئی اس بات سے انکار کرسکتا ہو کہ اگر ہمارے ملک میں جدید ذرایع خبر رسانی اور آمد و رفت نہ ہوتے تو یہ لوگ جو ملک و قوم کی ایسی گراں بہا خدمتیں انجام دے چکے یا دے رہے ہیں اپنی فطری صلاحیتوں سے ملک و قوم کو عشر عشیر فایدہ پہنچا سکتے تھے؟ آپ غور کر کے دیکھیے تو آپ کو اعتراف کرنا پڑے گا کہ جو سہولتیں حاکموں کو سیاسی تنظیم کے برقرار رکھنے میں ریلوں کی وجہ سے حاصل ہو رہی ہیں، اسی قدر ہمارے ملک کی بیسیوں علمی، قومی، اصلاحی اور لسانی تحریکوں کو بھی میسّر ہیں۔ جس قدر زیادہ آمد و رفت میں سہولتیں پیدا ہو رہی ہیں سیر و سیاحت کا شوق بڑھ رہا ہو لاکھوں آدمی کاروباری، تعلیمی، اور تفریحی اغراض سے ملک کے مختلف حصوں کا دورہ کر رہے ہیں۔ اُسی قدر باہمی واقفیت بڑھ رہی ہو، قومیت کا احساس پھیل رہا ہو۔ ایک ہی علم میں دلچسپی لینے والے یا ایک ہی مقصد اور مسلک سے ہمدردی رکھنے والے بار بار کی ملاقاتوں اور سالانہ اجتماعوں سے اپنے اپنے اغراض اور مقاصد کا پرچار کر رہے ہیں مختلف سمتوں سے اصلاحی تحریکیں شروع ہوتی ہیں، جنھیں (بشرط افادیت و معقولیت) اکثر کل ہند اہمیت حاصل ہو جاتی ہو۔ مختلف مسلکوں کے دل دادہ اپنے اپنے خیال کا پرچار کرنے کے لیے سارے ملک کا دورہ کرتے ہیں اور کسی نہ کسی طرح سارے ملک کو اور سارے ملک کو نہ سہی ایک قابل لحاظ تعداد والی جماعت کو فایدہ پہنچاتے ہیں، بیداری کی نشانیاں ہر سمت میں پیدا ہو رہی ہیں۔ اگرچہ مخلص کام کرنے والے دانشمندوں کی تعداد ہر تحریک میں کم ہو مگر انھیں کا دم غنیمت ہو اور ریلوں کے

طفیل ہی سے چند برگزیدہ ہستیاں سارے ملک میں دوڑ دھوپ کر کے تہذیب وشائستگی علم وہنر، زبان وادب کو پھیلا کر نہ صرف شمع ترقی کو بجھنے سے بچا رہی ہیں۔ بلکہ اس کے نور میں تھوڑا بہت اضافہ کر رہی ہیں۔

اگر ریلیں نہ ہوتیں، اگر دخانی جہاز نہ ہوتے، اگر تار برقی اور ٹیلیفون، اخبار اور ریڈیو نہ ہوتے تو نہ قومیت کا تخیل اس قدر فروغ پا سکتا، اور نہ آج کی طرح بیسیوں مفید تحریکیں اتنی اہمیت حاصل کر سکتیں۔ ہندستان کے مختلف طبقوں اور فرقوں کو جگانے میں سب سے بڑا حصہ قومی رہنماؤں کا ہے چونکہ ان کی جدوجہد میں جدید ذرایع آمد ورفت نے بھی سہولت پیدا کی —— لہذا ہندستان کی بیداری اور ترقی میں اُن وسایل کو بھی شریک سمجھا جائے۔ کانگریس یا مسلم لیگ، ہندو مہاسبھا یا ان سے بھی کم اہم شیعہ کانفرنس، کایستھ اسوسیئشن، اگروال کانفرنس، ہندی ساہیتہ سمیلن یا اردو انجمن، سائنس کانگریس یا میڈیکل کانگریس، معاشی کانفرنس یا فلسفہ کانگریس، غرض کسی نہ کسی قومی، سیاسی، تعلیمی، علمی، لسانی، کاروباری یا پیشہ وری جماعت کے سالانہ اجلاس میں شریک ہو کر دیکھیے آپ کو ہندستان کی وحدت یا جماعت کی اہمیت کا احساس ہوگا اور آپ کسی نہ کسی طرح ضرور متاثر ہوں گے، لوگوں سے مل کر آپ نئی باتیں سیکھیں گے، آپ میں نئے نئے ارمان پیدا ہوں گے، آپ کے ولولے بیدار ہوں گے، ممکن ہے کہ آپ میں جذبات بھی پیدا ہوں، موجزن ہوں اور مشتعل ہوں! آپ میں تازگی اور جان داری کی لہر پیدا ہوگی جس سے خدمت پسندی اور صلاحیت ایثار متاثر ہوگی! تاوقتیکہ آپ بالکل "بے حسے" نہ ہوں آپ ان سالانہ اجتماعوں سے کسی نہ کسی طرح کچھ نہ کچھ ضرور مستفید ہوں گے، آپ کی نیم خوابیدہ یا مخفی حسرتیں نمودار ہوں گی اور اس قسم کے اجتماعوں میں شرکت ایک طرح کی روحانی یا قلبی تجدید کا باعث ہوگی۔

اگر ان سالانہ اجتماعوں سے بھی آپ کا قومی یا ملّی احساس بیدار نہ ہو سکا یا قومی تحریکوں کے سالانہ جلسوں میں شریک ہو کر بھی آپ کی فرض شناسی تقویت نہ پا سکی تو پھر آپ میں فرض شناسی اور شوق خدمت کا پیدا کرنا اگر ممکن بھی ہے تو محض بخت اور اتفاق سے۔

اس اعتبار سے جدید تمدن کے تمام ذریعوں کو ایک نعمت تصور کرنا پڑے گا۔ اگرچہ ہمارے حاکموں نے یہ نہیں چاہا تھا کہ ان کی بدولت قومیت کو فروغ ہو، یا ملت داری تحریکیں کل ہند اہمیت حاصل کر لیں؛ اگرچہ ہمارے سرداروں کا یہ منشا نہ تھا، کہ ملک و ملّت کے ہمدرد مختلف مسلکوں کو پھیلانے میں کامیاب ہوں مگر حقیقت یہ ہے کہ سیکڑوں معروف، ہزاروں غیر معروف اور لاکھوں گم نام بندوں نے طرح طرح سے ملک و ملّت کی خدمت کر کے کسی نہ کسی علم و فن، صنعت و حرفت، زبان و ادب، ہُنر و کمال کو فایدہ پُہنچایا ان ہی کی متحدہ کوششوں سے ہندستان کی تہذیب و شایستگی زندہ ہے، ہنر و کمال کا سرچشمہ سوکھنے نہیں پاتا اور آزادی کی آگ بجُھنے نہیں پاتی!

قدامت کا انتشار تمدنی نقطۂ نظر سے جدید ذرایع آمد و رفت اور خبر رسانی کا یہ بھی فایدہ ہے کہ ان کی وجہ سے یا ان کی مدد سے قدامت پرستی اور دقیانوسیت کو پیہم شکستیں ہوئیں یہ بات تو یقین سے کہی جا سکتی ہے کہ قدامت پرستی اگرچہ مٹی نہیں مگر قدامت کا انتشار شروع ہو چکا ہے۔

ہندستان کی سماجی زندگی میں ایک بہت بڑی نحوست ذات پات کی وہ بے معنی (اور بعض صورتوں میں مضحکہ خیز اور حقارت انگیز) بندشیں ہیں، جن کی مثال بقیہ دنیا میں اور کہیں نہیں نظر آتی۔ ذاتوں کی تفریق نے ہمارے ملک میں اس قدر مصنوعی اہمیت حاصل کر لی ہے کہ شُدر اور برہمن کھتری اور ویش ہی نہیں بلکہ "ویشنو برہمن" اور "ویدک برہمن"، "اگروال" اور "مارواڑی" باوجود نسلی

مذہبی اور اعتقادی یگانگت کے چند سراسر مصنوعی اور سطحی یا جزوی امور میں اختلاف کی وجہ سے نہ تو ساتھ کھاتے پیتے ہیں اور نہ باہمی رشتے ناتے کرتے ہیں۔ قومی اعتبار سے یہ بڑی بدبختی ہے کہ ہماری آبادی ہزاروں جماعتوں میں منقسم ہے اور ہر جماعت اپنی علیحدگی کو برقرار رکھنے کے لیے پوری کوشش کرتی رہتی ہے۔ شکر ہے کہ مغربیت نے اس جماعت بندی کو توڑنا شروع کر دیا ہے۔ اگرچہ ریلوے کے انتظامی عہدہ داروں نے ملک و قوم کی عام فضا سے مجبور ہو کر بڑے بڑے سٹیشنوں پر ہندو ہوٹل اور مسلم ہوٹلوں کے قیام کی اجازت دی اور ہر اسٹیشن پر "ہندو" پانی اور "مسلم" پانی کا انتظام کیا مگر شکر ہے کہ اس قسم کی تفریق کو ریلوے کے ڈبوں میں جائز نہ رکھا۔

غنیمت ہے کہ فی الحال اس قسم کا مطالبہ کرنے کی بھی کوئی جرأت نہیں کرتا اور چار و ناچار ہندو اور مسلم، پارسی اور عیسائی، شیعہ اور سنّی، وہابی اور قادیانی، برہمن اور ہریجن ساتھ ساتھ سفر کرتے ہیں اور کم سے کم سفر کے دوران میں پہلو بہ پہلو بیٹھے راستہ کاٹتے ہیں۔ اِن مختلف ذاتوں کے ہم سفر افراد میں تبادلۂ خیال ہوتا رہتا ہے، گپ ہوتی ہے لڑائی ٹنٹا ہوتا ہے، اور مجبوری سے ذات پات کے قدیم اصولوں کا ستیاناس ہوتا ہے۔ مختلف ذاتوں کے لوگوں سے ملنے کے بعد انھیں کبھی نہ کبھی ضرور معلوم ہوتا ہے کہ شرافت اور نیکی، مروّت اور رواداری، ہمدردی اور خوش سلوکی کسی قوم اور مذہب فرقہ و ملّت، نسل یا ذات کی خصوصی ملکیت نہیں۔ خوش مذاق۔ ملنسار اور بے غرض افراد ہر فرقے اور مذہب میں پائے جاتے ہیں، انسان کو تجربہ ہوتا ہے کہ اُسی کی ذات کے بعض لوگ بڑے خودغرض، اینٹھو اور مگرے ہوتے ہیں، وہ ریل میں بھی اس طرح سفر کرتے ہیں گویا ریل ان کی جاگیر ہے یا انھوں ہی نے دام دے کر سفر کرنے کا حق حاصل کیا ہے اور دوسرے فالتو بھکاری یا بے ٹکٹ سفر کرنے والے چور ہیں۔

وہ مشاہدہ کرتا ہی کہ بعض لوگ انتہائی غرض مندی سے کام لے کر مسافروں کو داخل ہونے سے روکتے ہیں، گویا ڈبہ ان کا قلعہ ہی! اس کے برعکس وہ بسا اوقات یہ بھی مشاہدہ کرتا ہی کہ بعض مختلف ذات اور مذہب کے لوگ ہر ایک کو مساوی حق دیتے ہیں، کوئی مسافر آجاے تو خندہ پیشانی سے اس کا استقبال کرتے ہیں، کوئی بڈھا بزرگ ہو تو بلا امتیاز زیادہ آرام سے بیٹھنے اُٹھنے کا موقع دیتے ہیں، کوئی مریض ہو یا تکلیف میں ہو تو خود کھڑے رہتے ہیں اور اُسے لیٹنے کا موقع دیتے ہیں جب انسان ایک ہی ذات والوں میں متضاد خصوصیتیں اور مختلف ذات والوں میں مشترکہ خصوصیتیں پاتا ہی تو وہ لازمی طور پر یہ نتیجہ اخذ کرتا ہی کہ شرافت اور اخلاق کسی مذہب یا قوم کی میراث نہیں، کوئی ذات، کوئی فرقہ، کوئی اصول عمدہ سیرت و نیک کردار کا ضامن نہیں، اچھے اور بُرے ہر مذہب و ملّت میں ہوتے ہیں، نیک و بد سبھی ذاتوں میں پائے جاتے ہیں جو زیادہ سمجھ دار ہوتے ہیں وہ یہ بھی نتیجہ اخذ کرتے ہیں کہ "ہندو" پانی اور "مسلم" پانی کا فرق سراسر مصنوعی ہی، پانی یا تو صاف ہو سکتا ہی یا میلا، پینے کے قابل ہو سکتا ہی یا جراثیم سے بھرا ہوا، انسان یا تو شریف ہوتا ہی یا کمینہ، ایمان دار ہوتا ہی یا بے ایمان، بے غرض ہوتا ہی یا خود غرض، صفائی پسند ہوتا ہی یا غلیظ اور گندہ! اس سے زیادہ کا فرق، باطنی عقیدوں کا امتیاز سماج سے باہر، انسانیت سے غیر متعلق اور معاشی یا تمدنی نقطۂ نظر سے ناقابل لحاظ ہی۔

جدید ذرایع خبر رسانی اور آمد و رفت نے انسان کو انسانیت کا درس سکھایا نہیں بلکہ ان کو موقع دیا کہ وہ خود ہی انسانیت اور بشریت کا مشاہدہ کریں، اور خود ہی ان سے اپنی سمجھ اور استعداد کے موافق درس حاصل کریں۔

بین قومیت اور بین صوبہ واری | جدید ذرایع آمد و رفت کی بدولت جیسے

جیسے باہمی تعلقات کو بڑھانے میں آسانیاں نمودار ہو رہی ہیں ساری دنیا کے باہمی روابط بڑھتے جا رہے ہیں، اگرچہ انسانوں کی سرشت کچھ ایسی ہو کہ ہر چیز سے اچھائیاں اور برائیاں پیدا کی جاسکتی ہیں اور ریلوں سے بھی فوج کشی کا کام لیا جاتا ہو مگر یہ بھی ایک حقیقت ہو کہ ریلوں اور دخانی جہازوں، برقی تار اور ریڈیو کی بدولت نہ صرف بین اقوامی تعلقات بڑھ گئے' بلکہ ہر ملک کے مختلف صوبوں میں اور ہر صوبے کے حصّوں میں تمدنی روابط زیادہ ہو گئے ہیں اسی کی طرف ہم نے گزشتہ صفحوں میں کل ہند تحریکوں کے ضمن میں اشارہ کیا تھا اور یہاں امتیاز اور تخصیص کی خاطر دوبارہ ذکر کر رہے ہیں کہ یہ زیادہ تر ریلوں کا نتیجہ ہو کہ ہندستان "ایک ملک، ایک قوم اور ایک حکومت" کے مسلک سے قریب تر ہوتا جا رہا ہو اور بین صوبہ داری اور بین ریاستی تعلقات کے پیدا ہونے اور بڑھنے کی وجہ سے خیالوں میں وسعت اور مسلکوں میں یکسانیت نمودار ہو رہی ہو۔ تمام صوبے ایک دوسرے پر اثر انداز اور ایک دوسرے سے اثر پزیر ہو رہے ہیں۔

ساتواں باب

جدید ذرایع نقل پزیری کے معاشی اثرات

قومی اور بین اقوامی تجارت کا فروغ

صنعتی انقلاب کی وجہ سے پیدایش دولت میں بہت اضافہ ہوا، کلوں اور آلوں کی مدد سے جو مال کثیر مقدار میں پیدا کیا جانے لگا اس کا لازمی نتیجہ تجارتی ترقی میں نمودار ہوا۔ چونکہ بڑے بڑے کارخانوں میں مال تیار کیا جاتا تھا اور انسانی محنت سے زیادہ کلوں کی طاقت سے پیدایش دولت میں مدد لی جاتی تھی نیز بچوں، نوجوانوں اور عورتوں کی محنت سے بھی فایدہ اٹھایا جاتا تھا لہذا چیزیں اور بھی کم قیمت پر تیار ہوتی تھیں۔ آس پاس کے بازاروں اور نزدیک کی منڈیوں تک مال کے بھیجنے میں کوئی قابل لحاظ دشواری نہیں ہوتی تھی مگر دور کے شہروں تک مال بھیجنے میں کافی اخراجات ہوتے تھے، سمندر پار ممالک کو مال بھیجنے میں اور بھی زیادہ اخراجات ہوتے تھے غرض ذرایع نقل پزیری کی خرابی اور گرانی کی وجہ سے کثیر مقدار میں دولت کی منتقلی عملی اعتبار سے بے حد دشوار اور تجارتی نقطۂ نظر سے قطعی طور پر غیر مفید تھی۔ تجارت اس وقت مجبوراً قیمتی اور ہلکی چیزوں تک محدود تھی۔ ریشمی کپڑا، کمخواب، مشک، جواہر، گرم مسالے، نادر مصنوعات اور اسی قسم کی قیمتی چیزیں زیادہ تر بین اقوامی خرید و فروخت میں اہمیت رکھتی تھیں۔ روزمرہ اور معمولی چیزوں کے لیے ہر ملک اور ہر صوبے کو خود مکتفی

ہونا پڑتا تھا۔ اس زمانے میں یہ از حد دشوار اور تجارتی اعتبار سے سراسر غیر نفع بخش تھا کہ عوام کے استعمال کی چیزیں گاڑھا اور لٹھا، چاول اور گیہوں، جوار اور باجرا، بین صوبہ داری یا بین اقوامی تجارت میں اہمیت حاصل کر سکیں۔ سچ پوچھئے تو بڑے پیمانے پر یا قابلِ لحاظ مقدار میں معمولی معمولی روزمرہ کی چیزوں میں نفع بخش تجارت صرف ریلوں کی ایجاد اور رواج کے بعد ممکن ہوئی۔

صنعتی انقلاب یعنے کلوں کی ایجاد، دخانی قوّت کی دریافت اور بڑے بڑے کارخانوں میں دولت کی پیدایش کی وجہ سے اگرچہ دولت کا پیدا کرنا آسان ہو گیا تھا اور کارخانوں میں سامان سستا بھی پیدا ہوتا تھا مگر تیار شدہ سامان کو فروخت کرنے میں دشواری ہوتی تھی۔ مقامی بازار اور نزدیک کے شہروں میں کوئی خاص دقّت نہ ہوتی تھی مگر دُور تک مال بھیجنا تقریباً غیر ممکن تھا۔ مال بہت ہوتا تھا، فاصلے کے تناسب سے دقتوں اور اخراجات میں اضافہ ہوتا تھا۔ ان بڑھتی ہوئی دشواریوں کا کامیاب مقابلہ اس وقت ممکن ہوا جب ریلیں اور دخانی جہاز چلنے لگے۔ گویا جدید ذرایع نقل پذیری نے صنعتی انقلاب کو مکمل بنایا اور صنعتی انقلاب معاشی انقلاب ہو گیا۔ بڑی سے بڑی مقدار میں سامان اور مصنوعات کی درآمد و برآمد نہ صرف آسان بلکہ نفع بخش ہو گئی۔ اب یہ ممکن ہو گیا کہ دور دراز صوبوں سے یا سمندر پار نو آبادیوں سے یا زرعی ممالک سے خام پیداوار منگائی جائے اور اسی کو تیار شدہ سامان کی شکل میں دُگنی چگنی قیمت پر انھیں ممالک میں جہاں سے پہلے آئی تھی، دوبارہ فروخت کیا جائے۔

ہم جانتے ہیں کہ دخانی جہاز کامیابی سے ۱۸۰۷ء میں چلنے شروع ہوئے ۱۸۲۵ء میں ریل کی ایجاد ہوئی تار کی ایجاد ۱۸۳۵ء میں ہوئی۔ انیسویں صدی کے وسط تک ان کا عام رواج ہو گیا ان تینوں کی وجہ سے صنعت و حرفت اور تجارت

کو ایسا فروغ ہوا اور اس کی وجہ سے تمام ملکوں کی معاشی حالت اور حیثیت پر ایسے اثرات پڑنے لگے کہ سارے عالم میں معاشی کایا پلٹ ہوگئی۔ غرض صنعتی انقلاب کو کامیاب بنانے کا آخری مرحلہ جدید ذرایع نقل پزیری نے طے کیا اور اس کے بعد دنیا کی معاشی حالت وکیفیت میں جلد جلد تبدیلیاں نمودار ہونے لگیں۔

صوبہ واری یا ملک واری خود اکتفائی کا خاتمہ

ریلوں اور دخانی جہازوں کے رواج سے قبل

یعنی آج سے ڈیڑھ صدی قبل تک ہر ملک یا ہر صوبہ خود مکتفی ہونے پر مجبور تھا۔ اس کے لیے لازمی تھا کہ اپنے علاقے کی کل آبادی کے لیے نہ صرف ضروری غلّہ پیدا کرے بلکہ عام استعمال کی تمام چیزیں خود ہی تیار کرے۔ مثلاً سترہویں صدی میں بنگال کے لیے لازمی تھا کہ اپنے علاقے کی تمام آبادی کے لیے جملہ ضروری سامان اور خوردنی اشیاء خود ہی پیدا کرے۔ ضرورت کے وقت قرب وجوار کے علاقوں سے غلہ اور سامان آجایا کرتا تھا۔ مگر پنجاب اور برما سے کثیر مقدار میں روزمرّہ کی استعمالی چیزیں درآمد کرنا تو بہر حال ناممکن تھا۔ یہی حال انگلستان یا جرمنی کا تھا۔ تمام انگریزوں کے لیے ضروری غلہ انگلستان ہی میں پیدا کرنا پڑتا تھا اور بجز مستثنیات کے نسلوں کے دور دراز ملکوں سے غلّے کی درآمد ناقابل لحاظ تھی۔

ریلوں اور دخانی جہازوں کے رواج کے بعد یہ مجبوری باقی نہیں رہی۔ برقی تار کی وجہ سے بھی مختلف ملکوں کے بازاروں میں ملک ملک کی اطلاعیں پہنچنے لگیں۔ جہاں سب سے زیادہ کفایت سے مال حاصل کیا جاسکتا تھا وہاں سے درآمد شروع ہوئی اور جہاں سب سے زیادہ نفع سے مال فروخت کیا جاسکتا تھا وہاں برآمد شروع ہوئی۔

رفتہ رفتہ برما کا چانول تلنگانے میں اور پنجاب کا گیہوں انگلستان میں فروخت

ہونے لگا۔ امریکنوں نے دیکھا کہ وہ اپنے ملک کا میوہ ہندستان میں بھی نفع کے ساتھ فروخت کر سکتے ہیں لہذا انھوں نے ہندستان سے میوے کی تجارت شروع کی، اس سے قبل ہی مختلف قسم کا کپڑا انگلستان سے آنا شروع ہوا۔ جب تاجروں نے دیکھا کہ کسی خاص صوبے میں قحط کے آثار پیدا ہونے لگے ہیں اور وہاں کی آبادی حسب معمول غلّہ نہیں خرید سکتی ہے مگر کسی دوسرے ملک کی آبادی اپنی دولت مندی کی وجہ سے بیرونی ملکوں کا غلّہ خرید سکتی ہے تو انھوں نے خود ہی بغیر فرمایش کے غلّے کی درآمد برآمد شروع کر دی۔ جب قحط کے آثار جاتے رہے اور بیرونی غلّے کی ضرورت نہ رہی، تو انھوں نے خود ہی برآمد کم کر دی۔ جب انھوں نے دیکھا کہ حیدرآباد کی روئی بمبئی اور احمدآباد ہی میں نہیں بلکہ جاپان اور انگلستان میں فروخت ہو سکتی ہے تو انھوں نے اپنے نفع کی خاطر کاروبار شروع کیا۔ غرض رفتہ رفتہ تمام ملکوں پر بین اقوامی تجارت کا اثر پڑنے لگا، تمام چیزوں کی قیمتیں دوسرے ممالک کی مروّجہ قیمتوں سے متاثر ہونے لگیں، ہر بازار دوسرے بازاروں پر اثر انداز اور اس سے اثر پزیر ہونے لگا۔

صنعتی اور زراعتی ملکوں کی تفریق

خود اکتفائی کا خاتمہ ہونے سے لازمی طور پر جہاں جو چیز سب سے زیادہ کفایت اور سہولت سے پیدا کی جا سکتی تھی پیدا کی جانے لگی۔ چونکہ دخانی قوت کی دریافت انگلستان میں ہوئی اور اسی ملک میں کلوں کے ذریعے مصنوعات تیار کیے جانے لگے اور وہیں ذرایع نقل پزیری میں انقلاب کی وجہ سے سب سے پہلے معاشی انقلاب نمودار ہوا تھا اس لیے انگلستان کو سب سے زیادہ موقع ملا کہ اپنے ملک کو صنعتی ملک بنائے۔ قوم کی خوش قسمتی سے ملک و قوم کو بھی ایسے بیدار مغز روشن دماغ مدبّر نصیب ہوئے کہ انھوں نے نہ صرف ہر طرح صناعوں اور

کارخانوں کی مدد کی بلکہ محکوم ممالک میں سیاسی دباؤ سے ملکی کاروبار کو فروغ دیا۔ اسی زمانے میں انگریزی مقبوضات کی مسلسل توسیع ہو رہی تھی، سیاسی جوڑ توڑ اور فوجی فتوحات سے ہر طرف برطانوی اثر بڑھ رہا تھا۔ غرض وقت کی موافقت، سیاسوں کے تدبر، حاکموں کی ہمدردی، قوم کی بیداری، تاجروں کی دانش مندی، صنّاعوں کی کاری گری اور کارخانے داروں کی کارگزاری سے انگلستان بہت جلد صنعتی ملک بن گیا۔ امریکہ اور جرمنی، فرانس اور ہالینڈ وغیرہ نے صنعت کو ترقی دینے کی ہر طرح کوشش کی۔ ہر ملک نے اپنی نوآبادیوں اور زیر اثر ملکوں سے خام پیداوار منگانا اور مصنوعات بنا کر صنعت اور تجارت کے ذریعے دونا فایدہ حاصل کرنا شروع کیا۔ ریلوں اور جہازوں نے حمل ونقل کے نرخوں کو ارزاں کر کے حاکم اور صنعتی ممالک کو ہر طرح سہولت اور فایدہ پہنچایا اور نیم آزاد ملکوں میں یا نوآبادیوں اور محکوم علاقوں میں زراعت کو فروغ دینے کی کوشش کی۔ اسی کا نتیجہ ہوا کہ ایشیا اور افریقہ کے تقریباً تمام ممالک میں صنعتی زوال شروع ہوا۔ سال بسال ان کی صنعتیں تباہ ہونے لگیں اور وہ زراعت کی طرف مجبوراً مایل ہونے لگے۔ اس میں شک نہیں کہ ایشیائی اور افریقی صنعت کو صرف حاکمیت کی وجہ سے نقصان نہیں پہنچا، یہ تسلیم کرنا پڑتا ہے کہ یورپ کی صنعتی ترقی کارخانوں کی اعلیٰ تنظیم، تاجروں کی دور اندیشی، صنّاعوں کی کارکردگی وغیرہ ایسے خالص معاشی اسباب ہیں جن کا مقابلہ کرنے کی سکت ہندستانی یا چینی صنعت وحرفت میں نہ تھی مگر محض معاشی اسباب کی وجہ ہی سے ہندستانی صنعت کا تباہ ہونا آسان نہ تھا، حاکموں نے سیاست ناجایز دباؤ سے صنعت وحرفت کو نقصان پہنچا کر یہاں کے صنّاعوں کو مجبور کیا کہ وہ اپنا آبائی پیشہ ترک کر کے کھیتی باڑی شروع کریں اور ایک کم تر معیار پر بڑے بھلے زندگی گزاریں۔

غرض متعدد اثرات کی وجہ سے جن میں ریلوں اور دخانی جہازوں کا بھی

کافی عمل دخل ہے، بہت سے ملک زرعی ملک بننے لگے اور بن گئے۔ چنانچہ آج انگلستان، جرمنی، جاپان، اور ان سے بڑھ کر متحدہ امریکی ریاستیں صنعتی ممالک ہیں اور ہندستان، چین، مصر وغیرہ زراعتی ملک بن گئے ہیں۔

گھریلو صنعتوں کی تباہی

صنعتی انقلاب کے ساتھ ہی جب بڑے بڑے کارخانے وجود میں آنے لگے اور اعلیٰ تنظیم اور سرمایہ داری کا اثر صنعت وحرفت پر پڑنے لگا تو گھریلو صنعتوں پر زوال آگیا چھوٹے چھوٹے کاریگروں اور کاروبار کرنے والوں .... کے لیے یہ ناممکن ہوگیا کہ وہ صنعتی انقلاب کے بڑھتے ہوئے اقتدار سے محفوظ رہ سکیں چنانچہ یکے بعد دیگرے تمام گھریلو صنعتیں ختم ہونے لگیں، صنّاع کارخانوں میں ملازم ہوگئے یا انتہائی مصیبت میں زندگی گزارنے پر مجبور ہوئے۔ جب ریلوں اور جہازوں نے صنعتی مال کو سارے ملک میں پھیلانے کے علاوہ اُسے دُنیا کے گوشے گوشے میں پہنچانا شروع کیا تو ہر ملک کی گھریلو صنعتیں تباہ ہونے لگیں، ان میں جو کچھ بھی سکت باقی تھی اس کا خاتمہ موٹر بسوں اور لاریوں نے کردیا، اب تو گاؤں گاؤں بیرونی ممالک کا تیار کردہ کپڑا دور دراز مقامات کی مصنوعات اور روزمرّہ کی استعمالی چیزیں نظر آتی ہیں جو دیکھنے میں نفیس ہوتی ہیں اور سستی بھی ہوتی ہیں! بھلا ہو قومیت اور قوم پرور تحریکوں کا جن کی وجہ سے لوگوں میں ایثار کا تھوڑا بہت مادہ پیدا ہوا ہے اور قومی صنعت کی خاطر قربانی کرکے ملکی اور دیسی مال خرید کر ان قدیم گھریلو صنعتوں کو زندہ رکھ رہے ہیں ورنہ جدید ذرائع نقل پزیری، سرمایہ داری اور حاکمیت نے مل کر گھریلو صنعتوں کو کچل ہی دیا ہوتا اب کم سے کم وہ زندہ تو ہیں، جانکنی اور مرض موت میں گرفتار سہی، مگر ان کا وجود ہی امید افزا ہے، جب تک سانس تب تک آس! یہ امکان بہر حال ہے کہ ان نیم مُردہ

صنعتوں میں از سرِ نو جان پیدا ہو سکے گی اور وہ سرمایہ داری کے ناجائز اور ناموافق دباؤ سے محفوظ رہ سکیں گی۔

معاشی زندگی میں تبدیلیاں
کاشت اور دولت پیدا کرنے کے مقصد میں تغیّر

ہم نے اس خیال کو واضح کر دیا ہو کہ صنعتی انقلاب فی نفسہٖ اس قدر اہم نہ ہوتا اور نہ اُس کے عالمگیر اثرات نمودار ہوتے اگر صنعتی انقلاب کو مکمل کرنے کے لیے خبر رسانی اور نقل پذیری کے ذرایع میں انقلاب نہ ہوتا۔ اس معاشی انقلاب کی بدولت جو اہم ترین اثرات نمودار ہوئے ہیں ان میں سے بعض کا ذکر ہم نے کر دیا ہو پھر بھی چند ایسے اثرات باقی ہیں جن کی وجہ سے معاشی زندگی میں یک لخت تغیر واقع ہوا۔ کاشت کاری اور دولت آفرینی میں تغیّر ہوا، مسئلۂ آبادی کی نوعیت بدل گئی اور قحطوں کی نوعیت میں بھی بڑا فرق ہوا۔

خود اکتفائی کے دَور میں ہر کسان جانتا تھا کہ وہ جس چیز کی کاشت کر رہا ہو وہ کس کام آئے گی؟ وہ زیادہ تر خوردنی اور کم تر استعمالی زرعی پیداوار حاصل کرتا تھا، اپنی پیداوار سے خود کے استعمال کے لیے جو کچھ نصیب ہو سکتا تھا لے لیتا اور بقیہ تبادلے میں یا خدمتوں کے معاوضے میں یا سرکاری لگان میں تقسیم کر دیتا تھا۔ اسی طرح تمام صنّاع اپنی بنائی ہوئی چیزوں سے خود مستفید ہوتے تھے اور دوسروں کو اپنی مصنوعات دیکر ضروری چیزیں حاصل کرتے تھے۔ اب یہ باتیں کم ہو گئی ہیں اور کم ہوتی جا رہی ہیں ہندستان ہی کو لیجئے۔ صوبۂ بنگال میں جُوٹ کی اس قدر کاشت بڑھ گئی ہو کہ بعض وسیع علاقوں میں خوردنی اشیاء درآمد کرنی پڑتی ہیں ریاست حیدر آباد کے علاقے مرہٹواڑی میں روئی کی کاشت بھی بہت بڑھ گئی ہو، بنگال اور حیدر آباد کے ان کھیتوں میں جہاں سَو سال قبل غلّہ پیدا کیا جاتا تھا اب

جوٹ اور کپاس کی کاشت ہو رہی ہے۔ محض اس لیے کہ کاشتکاروں کو غلہ پیدا کرنے کی بجائے جُوٹ اور کپاس کی کاشت کرنے میں کسی قدر زیادہ نفع اور سہولت ہے۔ گویا کاشت کا مقصد اب روپیہ پیدا کرنا، آرام اُٹھانا اور نفع حاصل کرنا ہے، یہ تو ان کو معلوم ہے کہ روپیہ ہوگا تو وہ جو چیز چاہیں گے خرید سکیں گے لہٰذا وہ بھی اپنے فایدے کی خاطر غلہ پیدا کرنے کی بجائے جُوٹ اور روئی کی کاشت کر رہے ہیں کیونکہ جُوٹ اور روئی کے خریدار موجود ہیں۔ غرض ریلوں کی وجہ سے کاشت کے مقصد میں بھی تبدیلی ہوئی اور ذاتی ضرورت سے مقدّم خریدار کی ضرورت قرار پائی۔ اس قسم کی کاشت کو معاشیات کی اصطلاح میں منفعتی کاشت، Money Crops. کہتے ہیں۔

یورپ کے صنعتی ممالک میں کئی علاقے ہیں۔ جہاں صنعتوں کی تخصیص ہو چکی ہے ہندستان میں چمڑے کے کارخانے کان پور میں - روئی کے کارخانے بمبئی اور احمد آباد میں، اور لوہے کا کارخانہ جمشید پور میں ہے۔ ان کارخانوں میں جو مال پیدا کیا جاتا ہے کیا وہ صرف مقامی استعمال کے لیے پیدا کیا جاتا ہے؟ سابق چکوسلوویکیا میں ایک کارخانہ تھا جو محض ہندستانی عورتوں کے شوق ذوق کے مطابق چوڑیاں تیار کرتا تھا' اس کارخانے کے بعض ملازموں کو اتنا بھی نہیں معلوم تھا کہ ہندستان کے کیا رسوم و رواج ہیں، ان کی کیا ضرورتیں ہیں اور ان کے کیا مذاق ہیں! ان سب باتوں کا تعین کارخانے کے مالک، منتظم اور آجر کرتے تھے نئی وضع بنانے والے وضعیں بناتے تھے، ماہر واقف کار چوڑیوں کے پیمانوں کا تعین کرتے تھے اور انھیں کی ہدایتوں کے موافق چوڑیاں بنتی تھیں، مختلف مزدوروں اور ملازموں کو اُجرت دے دی جاتی تھی اور تمام تیار شدہ مال ہندستان بھیج دیا جاتا تھا۔ اسی طرح برازیل (جنوبی امریکہ) میں کافی کے

کاشت کار، چین اور آسام کی چائے کے کاشت کار خریداروں کی خاطر دولت پیدا کر رہے ہیں۔ ظاہر ہو کہ یہ صورت حال صرف جدید ذرایع نقل پزیری کی بدولت نمودار نہیں ہوئی، اعلیٰ صنعتیت، انتہائی سرمایہ داری اور ملوکیت کو بھی اس صورت حال کے پیدا کرنے میں عمل دخل ہو مگر ریلوں اور جہازوں کا اس میں اثر شریک ہو لہذا اس بات کا ذکر بھی ضروری تھا کہ موجودہ زمانے میں دولت آفرینی اور کاشت کے مقاصد میں تغیر" ہو گیا ہو، ذاتی احتیاج، ذاتی ضرورت اور ذاتی شوق کا اثر زایل ہو گیا، خریدار کی ضرورت اور خریداروں کے شوق کا اثر اہم تر ہو گیا ہو۔

ہندستان میں بالعموم اور حیدر آباد میں بالخصوص "ترکی ٹوپی" کا استعمال مسلمان بڑے شوق سے کرتے ہیں۔ اکثر اس غلط فہمی میں مبتلا ہیں کہ یہ ٹوپیاں ترکی میں بنتی ہیں اور ترکی ٹوپی خریدنے سے وہ بالواسطہ ترکی کو فایدہ پہنچا رہے ہیں۔ ان میں کتنے ہیں جو یہ جانتے ہیں کہ یہ ٹوپیاں خالص یورپی، زیادہ تر اطالوی ہیں؟ جس کو خریدنے سے ترکوں کو دمڑی برابر کا فایدہ نہیں۔ نادان لوگ "ترکی ٹوپی" کے نام سے مغالطے میں گرفتار ہوتے ہیں اور وہ یہ بھی نہیں جانتے کہ دولت آفرینی کا مقصد بدل گیا ہو اور فن اشتہار بازی کی بدولت قصداً نادان گاہکوں کو مغالطے میں رکھا جاتا ہو۔

مسئلۂ آبادی کی نوعیت میں تغیر

گزشتہ صدی کے وسط تک ہر ملک کے لیے یہ ضروری تھا کہ اپنی آبادی کے لیے ضروری خوردنی اشیا خود ہی پیدا کرے، لہذا گزشتہ صدی کے وسط تک مسئلۂ آبادی کا دار و مدار غذا کی مقدار پر تھا۔ سوال یہ تھا کہ جس قدر آبادی کسی ملک میں ہو اس کے لیے کافی کھانے پینے کی چیزیں پیدا ہو سکتی ہیں یا نہیں؟ جہاں

کافی غذا ہوتی تھی آبادی بڑھتی تھی اور جہاں کافی غذا نہیں پیدا ہوتی تھی وہاں فاقہ کشی قحط، بیماری اور وبائیں پھیلتی تھیں۔ ہر ملک کے لیے یہ ضروری تھا کہ وہ اپنے ملک کی آبادی کے لیے خود ہی غلّہ پیدا کرے اور بُرے وقتوں کے لیے محفوظ رکھ لے۔ دُور دراز ملکوں کو غلّہ برآمد کرنے کا امکان ہی نہ تھا لہذا جو کچھ غلّہ کسی ملک میں پیدا ہوتا تھا۔ وہ آخر کار اسی ملک میں صرف بھی ہوتا تھا۔ گویا مسئلۂ آبادی کی نوعیت بالکل ملکی یا قومی تھی۔

صنعتی انقلاب اور نقل پذیری کے ذرایع میں انقلاب کے بعد یہ ممکن ہوگیا ہے کہ نہ صرف گیہوں، چاول، دال، بلکہ دودھ، دہی، مکھن، ترکاری، گوشت جیسی جلد خراب ہو جانے والی چیزوں کی برآمد و درآمد ہو سکے بشرطیکہ اس کے خریدار موجود ہوں اور نہ صرف خوردنی اشیا کی قیمت بلکہ منتقلی کے اخراجات اور تاجروں کا محنتانہ ادا کر سکیں۔

جو قومیں صنعتی ترقی کی وجہ سے مال دار ہو رہی تھیں اُنھوں نے اس بات کو جلد معلوم کر لیا کہ صنعت و حرفت میں زیادہ منافع ملتا ہے اور مال دار ہونے کا زیادہ قرینہ ہے، انھیں کھانے پینے کی چیزیں پیدا کرنے کی پروا نہ رہی کیونکہ انھیں معلوم تھا کہ جب تک وہ زور دار رہیں گے اور اُن میں قوت خرید رہے گی اُس وقت تک دُنیا بھر سے جو چاہیں گے کھانے پینے کی چیزیں منگا سکیں گے چنانچہ حقیقت میں صنعتی ملکوں نے دوسرے ملکوں سے کھانے پینے کی چیزیں منگانی شروع کیں۔ مثلاً انگلستان میں برازیل اور آسٹریلیا سے گوشت، ہالینڈ اور سویٹزرلینڈ سے دودھ، مکھن، ہندستان سے گیہوں آنا شروع ہوا۔

اسی طرح چند سال کے اندر ہی مسئلۂ آبادی کی نوعیت ملکی یا قومی نہیں رہی بلکہ بین ملکی اور بین اقوامی ہو گئی۔ معاشی انقلاب سے پہلے مسئلۂ آبادی کا

مرکزی اور اساسی جزو، غذا کا مسئلہ تھا مسئلہ آبادی کے حل کرنے کا انحصار اس مقدار غذا پر تھا جو اندرون ملک پیدا کی جا سکے۔ معاشی انقلاب کے بعد مسئلۂ آبادی کا مرکزی اور اساسی جزو دولت یا روزگار کا مسئلہ بن گیا۔ مسئلۂ آبادی کے لیے اندرون ملک دولت کا پیدا کرنا ضروری نہ رہا دولت مند ہونا یا برسر روزگار ہونا کافی تھا۔ ترقی یافتہ قومیں نہ صرف صنعت و حرفت بلکہ تجارت، جہازرانی اور حکومت کی وجہ سے اپنے ذرائع معاش میں اضافہ کرنے لگیں اور دولت مند ہوتی گئیں۔ زوال پزیر قومیں گھریلو صنعتوں کی تباہی سے یوں ہی نقصان اُٹھا چکی تھیں، محکومیت کی وجہ سے وہ کئی ذرائع معاش سے محروم ہو گئیں۔ ان کے لیے صرف زراعت ایک پیشہ رہا۔ اگرچہ زراعت میں منافع بھی کم ہو خطرے بھی زیادہ ہیں اور محنت بھی زیادہ کرنی پڑتی ہو مگر مجبوری کا نام صبر ہے، حکومت کھونے کے بعد یا بے ہنری میں محکوم قومیں کر ہی کیا سکتی تھیں؟ وہ محنت شاقہ کر کے خام پیداوار اور خوردنی اشیاء پیدا کرنے لگیں اور بُرے بھلے زندگی گزارنی شروع کی۔ پہلے زمانے میں جب زراعتی پیداوار کی افراط ہوتی تھی تو اس کو قحط سالیوں کے لیے کھتوں میں محفوظ رکھا جاتا تھا اور وقت ضرورت استعمال کرتے تھے۔ ریلوں کے رواج کے بعد یہ صورت باقی نہیں رہی۔ نہ صرف زراعتی پیداوار کا بیشتر حصّہ برآمد کیا جانے لگا بلکہ جب کبھی اور جہاں کہیں زاید منافع حاصل ہوا غلّے کی برآمد شروع ہو گئی۔

اندازہ کیا گیا ہو کہ آستمارک (سابق آسٹریا) میں جس قدر مقدار غذا پیدا ہوتی ہو وہ صرف اس صوبے کی راج دھانی ویئنیا کی آبادی کے لیے صرف نصف سال تک کافی ہوتی ہو۔ پھر راج دھانی کی آبادی دوسرے نصف سال تک اور بقیہ صوبے کی آبادی کل سال تک کیوں کر زندہ رہتی ہو؟ صرف

درآمد شدہ غذا پر! اور درآمد کیوں ہوتی ہے؟ محض اس وجہ سے کہ وہاں کی مصنوعات کی مانگ دوسرے ملکوں میں ہے ان مصنوعات کو لوگ خریدتے ہیں، جس کی وجہ سے آسٹمارک کے باشندے پیسہ حاصل کرتے ہیں ان میں گویا قوت خرید پیدا ہوتی ہے اور وہ من بھاتی غذائیں دوسرے ملکوں سے منگوا سکتے ہیں۔

یہ سب باتیں معاشی انقلاب سے پہلے ناممکن تھیں۔ مسئلۂ آبادی کی نوعیت کو ریلوں اور دخانی جہازوں نے بدل دیا۔ اس کا تعلق مقدار غذا سے نہیں رہا۔ اب یہ سوال ہو گیا ہے کہ مسئلۂ آبادی کو حل کرنا ہے تو روزگار حاصل کرو، روزگار کے ذریعے پیسہ کماؤ اور پیسہ دے کر جو چاہو خرید لو، اسی انقلاب کا نتیجہ ہے کہ ہندستان کے دولت مند اور مرفہ حال لوگوں کے علاوہ متوسط طبقوں کے کھاتے پیتے گھرانوں کو بھی بھانت بھانت کی غذائیں نصیب ہوتی ہیں۔ بسکٹ اور دودھ، جام اور چٹنیاں، مکھن اور میوہ یورپ سے آتا ہے، عرب کی کھجور ہر بازار میں فروخت ہوتی ہے۔ لذیذ غذاؤں کے شوقینوں کے لیے نہایت ملایم روٹی بنانے کے لیے کنیڈا سے گیہوں درآمد کیا جاتا ہے۔

قحطوں کی نوعیت بدل گئی

پہلے قحطوں کی وجہ قلت غذا ہوا کرتی تھی جب کسی ملک میں خوردنی اشیا کمیاب ہو جاتیں تو گرانی بڑھنے لگتی تھی، جو غلّہ کھتوں میں محفوظ رکھا جاتا تھا اُسے خرچ کیا جاتا تھا مگر شدید مصیبتوں میں یا فصلوں کی مسلسل خرابی ہونے سے لوگ فاقے کرنے پر مجبور ہوتے تھے اور شدید ترین قحطوں میں لاکھوں مرتے بھی تھے نقل پزیری کے ذرایع اس قدر خراب تھے اور خبر رسانی بھی دُور دراز ممالک یا صوبوں تک مشکل تھی لہذا باہر سے خوردنی اشیاء کا درآمد کیا جانا (استثنیاتی صورتوں کے علاوہ) ناممکن تھا۔ قدیم ترین زمانے سے لے کر گزشتہ صدی

کے وسط تک جتنے قحط واقع ہوئے وہ تمام تر قلتِ غذا کی وجہ سے نمودار ہوئے ان قحطوں میں غریبوں کے ساتھ ساتھ امیروں اور دولت مندوں نے بھی مصیبتیں اُٹھائیں، اُنھوں نے بھی فاقے کیے، بھوک کی تکلیف جھیلی اور مال و زر رکھتے ہوئے غذا کے لیے تڑپ تڑپ کر جان دی۔ ملک میں کھانے پینے کی چیزیں ہی نہیں ہوتی تھیں جس سے وہ اپنی بھوک دُور کر سکتے، باہر سے غذا درآمد کرنا ناممکن تھا لہذا مجبوراً انھیں بھی مصیبتوں کا سامنا کرنا پڑتا تھا۔

جدید ذرائع نقل پذیری نے قحطوں کی نوعیت بدل دی چنانچہ موجودہ زمانے ہی میں نہیں بلکہ گزشتہ ستّر اسّی برس میں جہاں جہاں قحط پڑے ہیں اور قحط زدہ لوگ فنا ہو گئے ہیں تو اس کی اصل وجہ قلّتِ غذا نہیں بلکہ قلتِ زر ہے۔ جب سے ریلوں اور دخانی جہازوں کا رواج ہو گیا ہے یہ امکانی بات ہو گئی ہے کہ قحط زدہ علاقوں میں دُور دراز ملکوں سے غلّہ درآمد کیا جائے۔

اگر کوئی قوم مرفہ الحال ہو اور معمولی طور پر گزر بسر کرنے کے علاوہ پس انداز بھی کر سکتی ہو تو اس کے لیے قحط کا کوئی خطرہ نہیں۔ ریلوں اور جہازوں کی وجہ سے یہ ممکن ہو گیا ہے کہ جہاں کہیں کسی قوم کو غلّے کی ضرورت ہو گی مطلوبہ مقدار روانہ کی جا سکے گی۔ بشرطیکہ اس قوم میں قوتِ خرید ہو یعنے درآمد شدہ غلّے کی قیمت، اخراجات نقل حمل اور معمولی تاجرانہ نفع ادا کر سکنے کی صلاحیت ہو!

جب تک ریلیں نہ تھیں اور غیر ملکوں میں زاید نفع حاصل کرنے کا امکان نہ تھا سیٹھ ساہوکار، بنیے اور غلّہ فروش مقامی پیداوار مقامی آبادی کے ہاتھ ہی فروخت کر سکتے تھے مگر جب سے ریلیں جاری ہو گئی ہیں غلّہ فروشوں کے لیے یہ ممکن ہو گیا ہے کہ قحط زدہ علاقوں سے بھی غلّہ برآمد کریں!! بظاہر تو یہ تعجب کی بات ہے کہ جس علاقے میں قحط ہو اُسی علاقے سے غلّہ باہر بھیجا جائے

مگر ذرا غور کرنے سے یہ بظاہر متضاد باتیں سمجھ میں آجاتی ہیں۔ قحط سالی کی وجہ سے (چونکہ کھیتوں میں کام نہیں رہتا) لوگوں کی قوتِ خرید کم ہو جاتی ہے وہ حسب سابق پیٹ بھر غذا نہیں خرید سکتے، جب لاکھوں آدمی کفایت پر مجبور ہو جاتے ہیں اور مقابلتاً کم خریدتے ہیں اور کم تر قسم کی غذا استعمال کرتے ہیں تو غلّہ فروشوں کو نفع کی خاطر غلّہ برآمد کرنے کا خیال ہوتا ہے۔ چونکہ قحط زدہ علاقوں سے غلّہ برآمد کرنے کی نہ تو ممانعت ہے اور نہ یہ ناممکن ہے لہذا انسان اپنی خود غرضانہ سرشت میں مبتلا ہو کر قحط کی شدت میں اور اضافہ کرتا ہے۔

یہ محض قیاس آرائیاں اور خیال آفرینیاں نہیں بلکہ حقیقی زندگی کی "تلخ داستان ہے۔ ۱۸-۱۹۱۷ء کے روسی انقلاب کے بعد روس میں قحط کیوں پڑا؟ ۱۹۰۰ء میں کیا ہندستان میں ریلیں نہیں تھیں؟ ۱۹-۱۹۱۸ء میں جب کہ خود ہندستان میں غلّے کی شدید ضرورت تھی غلّہ برآمد کیا جا رہا تھا۔ اس قسم کی بیسیوں مثالیں دی جا سکتی ہیں جس سے صاف ظاہر ہوتا ہے کہ ریلوں کے رواج کے بعد سے قحط قلّتِ زر یا قلّت قوت خرید کا نتیجہ ہے، مقدار غذا کی کثرت و قلّت کی وہ اہمیت نہیں رہی جو گزشتہ زمانوں میں تھی جس طرح معمولی وقتوں میں شہر کے چند خاندان یا افراد فاقہ کرنے پر مجبور رہتے (حالانکہ چائے خانوں، ہوٹلوں اور دکانوں، اور ریستران وغیرہ میں کھانے پینے کی چیزیں موجود رہتی ہیں) اسی طرح موجودہ زمانے کی قحط سالیوں میں صرف وہ جماعتیں یا طبقے فاقے کرتے ہیں جو تہی دست ہیں۔

جس طرح گوالی دودھ، دہی، مکھن، گھی اس شخص کو دیتے ہیں جو اس کو روپیہ یا مطلوبہ معاوضہ دے سکے اور انھیں اس بات کی پروا نہیں ہوتی کہ خود انہی کے محلے میں کتنے بچے ہیں جو دودھ کے لیے تلملا رہے ہیں، اور

جس طرح ہوٹلوں میں ہر اس شخص کو جو روپیہ ادا کر سکے مطلوبہ غذا دی جاتی ہے (حالانکہ انھیں لمحوں میں ہزاروں نہیں تو سیکڑوں لوگ ہر شہر میں ہوتے ہیں جن پر تیسرا مسلسل فاقہ ہوتا ہے) اسی طرح عالمی تجارت اور بین الاقوامی کاروبار میں اس قوم یا آبادی کو چیزیں مل سکتی ہیں جو معاوضہ ادا کر سکے۔

نظامِ معیشت کی یہ ہمیشہ سے خصوصیت رہی ہے کہ سب سے زیادہ مستحق اور سب سے زیادہ ضرورت مند کو نہیں بلکہ زرداروں اور گاہکوں کے ہاتھ چیزیں فروخت کی جاتی ہیں۔ اسی کا نتیجہ ہے کہ جب سے ریلوں اور جہازوں کی وجہ سے ساری دنیا ایک بازار ہوتی جا رہی ہے خوردنی اشیا بھی اسی قوم کو فروخت کی جاتی ہیں جو اس کی خریدار ہو۔

غرض ذرایع نقل پذیری میں انقلاب کی وجہ سے قحطوں کا بنیادی مسئلہ یہ نہیں رہا کہ کھانے پینے کی چیزیں مفقود ہیں بلکہ یہ کہ کھانے پینے کی چیزیں نہیں خریدی جا سکتی ہیں۔ غریبوں کے لیے قحطوں اور فاقوں کی اہمیت بدستور باقی ہے صرف مال داروں اور زرداروں کے لیے قحطوں اور فاقوں کا خطرہ مفقود ہو گیا! آپ کا دل چاہے تو اسی کو ترقی سے تعبیر کر لیجیے!

آٹھواں باب

ریلوں کا تاریک پہلو

ریلوں کے مختلف اثرات معلوم کرنے سے یہ پتہ چلتا ہی کہ ہندستان کے لیے ریلیں سرتا پا نعمت، اوّل سے آخر تک فایدۂ محض نہیں۔ اس میں شک نہیں کہ ریلوں کی بدولت ہندستان کو بعض سماجی اور تمدنی فواید حاصل ہوئے جس میں قومیت کا فروغ اور "ایک ملکی احساس" سب سے زیادہ اہم ہیں، مگر ہماری نیم غلامی ریلوں کا سابقہ اور حالیہ خسارہ صنعتوں کی تباہی، قحطوں کی کثرت، گرانی، دوامی نیم فاقہ کشی، وغیرہ ایسے اثرات ہیں جو کسی طرح نظر انداز نہیں کیے جا سکتے۔

ایسے زمانے میں جو جدید تہذیب و تمدّن کا دل دادہ ہونے کی وجہ سے ریلوں کی افادیت پر پورا بھروسا کرتا ہو ریلوں کے خلاف کچھ لکھنا یا اس کے مضر پہلو کو واضح کرنا بڑی نادانی ہی۔ عوام کے سیاسی اعتقادوں اور نیم تعلیم یافتہ پبلک خیالوں کی ہم نوائی کرنے میں کوئی ہرج کی بات نہیں، غالباً تھوڑا سا فایدہ ہی ہو مگر عام لوگوں کے خیالات کے خلاف اور سرکاری بیانوں کی تردید میں کچھ کہنا آسان نہیں تاہم علمی تسلسل کو قایم رکھنے کے لیے ریلوں کا تاریک پہلو واضح کرنا ضروری ہی۔

مالی اعتبار سے ہندستان کی ریلیں دُنیا کی کاروباری تاریخ میں بڑی

عبرت ناک مثال پیش کرتی ہیں۔ نہ معلوم ان ریلوں کی وجہ سے ہمیں گزشتہ صدی میں کتنا خسارہ ہوا۔ بعضوں کا اندازہ ہو کہ ان کی بدولت ڈیڑھ دو ارب کا نقصان ہوا۔ زمانہ جدید میں یعنے ۱۹۲۴ء کے تصفیہ کے بعد سے اب تک ریلوں پر ۶۶ کروڑ کا بار ہو اسی بار کا سود در سود سالانہ ۳ کروڑ ہوتا ہی۔ ریلو نے حکومت ہند سے جو معاہدہ کیا تھا اس کو بحال رکھنا بھی ناممکن ہوگیا ہی اور ریلوں کی مسلسل وعدہ خلافی اور معاہدہ شکنی کی تلخ داستان ختم نہیں ہوئی۔ ریلوں کی سرگزشت ہندستان کی معاشی تاریخ کا سب سے زیادہ افسوس ناک حصّہ ہو۔

غیر ذمہ دار افراد، سرکار کے پیشہ ور مدّاح اور مغربیت کے کورانہ نقّال ریلوں کی تعریف میں کہتے ہیں کہ ان کی وجہ سے قحطوں کا خطرہ جاتا رہا ہی! مگر ہندستان کی معاشی تاریخ اس کے بالکل برعکس شہادت دیتی ہی۔ ہندستان میں ریلیں جاری ہو کر تین چوتھائی صدی گزر چکی ہی، ان پچھتّر سال میں دس خوبہ بڑے بڑے قحط پڑ چکے اور ہر قحط میں دس دس بیس بیس لاکھ انسانوں کی جانیں گئیں ساری دنیا کی معاشی تاریخ میں اس سے زیادہ مغالطہ پرور اور سراسر جھوٹا دعویٰ اور کوئی نہیں کہ ریلوں کی وجہ سے ہندستان میں قحط دور ہو گئے اس جسارت کو تو دیکھئے کہ ریلوں کی بدولت قحطوں کی کثرت و شدت میں اضافہ ہو، اس کی وجہ سے گرانی پھیلے، اسی کی بدولت بے روزگاری میں اضافہ ہو، فاقوں کی نوبت آئے اور نیم فاقہ کشی میں کروڑوں افراد مبتلا ہو جائیں مگر پھر بھی یہی دعویٰ کیا جاتا ہو کہ ریلوں نے قحط کو دُور کیا۔ علم معاشیات نے ریلوں کے متعلق یہ فیصلہ کیا ہو کہ اوّل غلّے کے قحط ہوتے تھے اب زر کے قحط ہوتے ہیں یعنے اوّل غلہ نہ ہونے کی وجہ سے لوگ مرتے تھے اب غلہ خرید نہیں سکنے کی وجہ سے بھوک کی تکلیف سہتے سہتے، نیم فاقوں سے نڈھال

ہوتے ہوتے، کوفت اور اذیت کی موت مرتے ہیں۔ بات ایک ہی ہوئی بھوکوں مرنا اوّل بھی ان کی قسمت میں تھا اب بھی ہے۔مال داروں، زرداروں، سرمایہ داروں عہدہ داروں، ساہوکاروں کو بے شک فایدہ ہوا، ان کے لیے یقینی طور پر قحط کا خطرہ جاتا رہا مگر عوام کے لیے ریلوں نے یہ امکان پیدا کیا کہ عین قحط کے زمانے میں ملحقہ علاقے سے غلّہ باہر بھیجا جائے!! یہ تو بظاہر عجیب بات ہے اور غیر معتبر بھی۔ اوّل اعتبار کی خاطر دو حوالے دیکھیے پھر توجیہہ پیش کی جائے گی۔

رمیش چندر دت ہندستان کے مشہور معاشیات کے عالموں میں شمار کیے جاتے ہیں۔ انھوں نے جو ہندستان کی معاشی تاریخ لکھی ہے وہ مستند مانی جاتی ہے اور اس کے ترجمے متعدد زبانوں میں ہو چکے ہیں۔ "عہد وکٹوریہ میں ہندستان کی معاشی تاریخ" میں دت صاحب نے لکھا ہے :-

"۱۸۷۶-۷۷ء میں ہندستان انیسویں صدی کے سخت ترین قحط کے بالکل قریب تھا اُس نے دوسرے برسوں کے مقابلے میں زیادہ غلّہ برآمد کیا" سلہ

"In 1876 when India was on the brink of one of the severest famines of the country, she exported a larger quantity of food grains than she had ever done in any preceding year." 1.

اسی طرح بمبئی کالج کے دو پروفیسر واڈیا اور جوشی نے اپنی مشترکہ تصنیف "دولت ہندوستان" میں لکھا ہے :-

---

1. R. C. Dutt: "Economic History of India in the Victorian Age." Trubner, London, 1906, P. 349.

"Whilst hundreds and thousands died of starvation in one province, the adjoining pro vinces were exporting loads of wheat and grain to other parts of the world." 2.

"جب کہ سیکڑوں اور ہزاروں آدمی فاقے سے ایک صوبے میں مر رہے تھے قریب کے صوبے منوں گیہوں اور غلّہ دُنیا کے دوسرے حصوں کو برآمد کر رہے تھے"۔ ۲

اس کی وجہ صرف یہی تھی اور ہے کہ فاقہ کش لوگ غربت کی وجہ سے غلّہ خرید نہیں سکتے ہیں لہٰذا کاروباری لوگ اپنا غلّہ نفع کی خاطر دوسری منڈیوں میں فروخت کے لیے بھیج دیتے ہیں ان حقایق کے مدِّنظر ہندوستانی ریلوں کے حق میں یہ دعویٰ کرنا کہ ان کی وجہ سے قحط "دور" ہو گئے جسارت کی انتہا ہے اور معاشی تاریخ کو جھٹلانا ہے۔ اس سے بڑھ کر غلط دعوے کی کوئی نظیر نہیں مل سکتی۔

خلاصہ اور خاتمہ یہ صحیح ہے کہ ریلیں نہ ہوتیں تو سرکاری تنظیم اتنی اعلیٰ نہ ہوتی مگر یہ بھی تو سچ ہے کہ ریلیں نہ ہوتیں تو فوجی شکنجہ اتنا مضبوط نہ ہوتا۔ یہ صحیح ہے کہ ریلوں کی وجہ سے بعض بڑے بڑے زمینداروں اور کاشت کاروں کو بین الاقوامی نرخ سے فایدہ ہوا اور ہوتا رہتا ہے مگر یہ بھی ہے کہ ریلوں کی وجہ سے بدیسی مقابلہ بہت موثّر ہوا اور ریلوں کی نرخ کی پالیسی سے ہندوستانی گھریلو صنعتوں کو سخت نقصان پہنچا! گویا ریلوں کی وجہ سے کپڑا سستے داموں

2. Wadia and Joshi : "The Wealth of India", Mac millan, London, 1905, p. 277.

فروخت ہو سکتا ہے جو بظاہر خریداروں کا فایدہ ہے مگر ہندوستانی صنعتوں کی تباہی کی وجہ سے عام بے روزگاری میں جو اضافہ ہو رہا ہے اس کا بار بھی کماؤ پوتوں پر پڑ رہا ہے اور بدیسی "سستا" مال خریدنے کا یہ نتیجہ ہے کہ ہمارے بھائی بہن بے کاری میں مبتلا ہو کر نہ صرف مصیبتیں جھیلتے ہیں بلکہ ہمیں پر بار بنتے ہیں۔ چند ہی خوش قسمت گھرانے سارے ہندوستان میں ہیں جنھیں بے روزگاری کا مقابلہ نہ کرنا پڑتا ہو گا۔ چند ہی ہوشیار اور چالاک گھرانے ایسے ہیں جہاں کے سب مرد برسرِ روزگار ہیں، معقول آمدنیاں حاصل کر رہے ہیں، اور ان آمدنیوں سے سستے داموں بدیسی سامان خرید کر مزے میں زندگی گزار رہے ہیں۔ ورنہ عام طور پر اس کے بالکل برعکس ہر طرف بے روزگاری اور کم روزگاری پھیلی ہوئی ہے، بے روزگاروں کا بار کماؤ پوتوں پر پڑ رہا ہے اور بدیسی سستی چیزیں خریدنے کی وجہ سے بالآخر انھیں اپنے ہی خاندان والوں کو بے روزگاری میں مبتلا ہوتا دیکھنا پڑتا ہے۔

جدید ذرایع نقل پزیری کی مبالغہ آمیز مدّاحی اور بھی کئی طرح کی جاتی ہے "کل ہندوستانی" یا "بین اقوامی" نام نہاد علمی اور تمدّنی اجتماعوں کی اہمیت بہت بڑھا چڑھا کر بیان کی جاتی ہے۔ اس بات کو چھپایا جاتا ہے کہ کئی کانفرنسیں زیادہ تر محض تماشہ اور سرکار سے آمد و رفت کا کرایہ حاصل کرنے کا بہانہ ہوتی ہیں جہاں کاروباری اور سنجیدہ اغراض کے لیے بین صوبہ داری اور بین اقوامی کانفرنسیں ہوتی ہیں وہاں محض نمود و نمایش اور تماشہ بازی کے "میلے" بھی ہوتے ہیں۔ سیر و سیاحت کی بدولت وسعتِ نظر اور وسعتِ معلومات اسی وقت پیدا ہوتی ہے جب کہ سیاح علم کا شوقین ہو اور سنجیدہ طبیعت رکھتا ہو۔ یا کم از کم اس غرض کو بھی ملحوظ رکھتا ہو کہ غیر ملکوں میں جا کر علم و ہنر حاصل کرنا، کاروباری طریقے

سیکھنا، تجربہ اُٹھانا اس کا فرض ہو۔ اس میں شک نہیں کہ ایسے سیاحوں کی کچھ نہ کچھ تعداد ضرور ہوتی ہو جو اندرونی اور بیرونی سفر اختیار کر کے ہندوستانی صنعت و حرفت، تجارت، زراعت یا علم و تحقیق کو فایدہ پُہنچا رہے ہیں مگر ایسے عیش پسندوں اور نفس پرستوں کی بھی کمی نہیں جنھیں محض جدید ذرایع نقل پزیری کی سہولت کی وجہ سے ترغیب ہوتی ہو کہ وہ اپنے گھرانے کی دولت غارت کریں۔ ایسے سیکڑوں نہیں ہزاروں نواب زادے اور امیرزادے ہیں جو غیر ممالک میں محض عیش و آرام کی خاطر مہینوں قیام کرتے ہیں اور سالہا سال گنواتے ہیں۔ آرام پسندوں کی ٹولیاں ہر سال دُنیا کے مختلف ملکوں خاص کر یورپ کی سیر کو نکلتی اور عیش پسندیوں میں روپیہ غارت کر کے ناکام و نامُراد واپس آتی ہیں۔ ان کا روز کا مشغلہ بے کار لہو و لعب اور ناقابل ذکر اڈّوں کا طواف ہوتا ہو۔ اس قسم کی آوارہ گردی کو بھی موجودہ زمانے کی اصطلاح میں "تعلیمی سفر" سے تعبیر کیا جاتا ہو اور ایسی طواف بازیاں بھی ریلوں کی برکتوں اور نعمتوں میں گنوائی جاتی ہیں!

کوئی کہاں تک تفصیل میں جائے ؟ کسی نقطۂ نظر سے غور کر لیجیے آپ ہمیشہ اسی نتیجہ پر پہنچیں گے کہ ہندوستان کے لیے ریلیں فایدوں اور مصیبتوں کا سرچشمہ ثابت ہوئیں، ریلوں کے معاشی، سیاسی اور تمدنی اثرات میں نقصان دہ اور فایدہ بخش دونوں وصف موجود ہیں، ریلوں میں فی نفسہ کوئی برائی نہ تھی مگر ہندوستان میں ان کا مقصد اور مصرف ملوکیت کو تقویت دینا رہا ہو لہذا ان سے فایدہ کم اور نقصان زیادہ ہوا ہو۔

عرصہ ہوا کسی کتاب میں میں نے پڑھا تھا کہ "تلوار ظالم کے ہاتھ میں جبر و قہر کا ذریعہ ہو مگر ایک دانش مند اور بہادر حاکم کے ہاتھ میں

وہی تلوار محافظت اور داد رسی کا وسیلہ بن جاتی ہے۔" ریلوں کے اثرات پر کامل غور اور مقدور بھر تحقیق کرنے کے بعد ہم اس نتیجے پر پہنچتے ہیں کہ آزاد ملکوں اور دانش مند حاکموں کے عہد میں ریلیں قومی مرفہ الحالی اور تمدّنی خوش حالی کا ذریعہ ہوتی ہیں کہ محکوم ملکوں میں ان کی افادیت اور فیض رسانی بڑی حد تک کم ہو جاتی ہے۔

شماریات نقل پزیری

یعنے

آمد و رفت اور نقل و حمل کے بارے میں بعض دلچسپ اور سبق آموز

اعداد و شمار

عنوانوں کی فہرست

صفحہ کا نمبر

(i) ابتدائی تقابلی اعداد	۱۰۷
(ii) جدید وضع کی بے گرد سڑکیں	۱۰۹
(iii) سرکاری ریلوں کی مالی سرگزشت اور سرکاری ریلوں کا مالی تجزیہ	۱۱۰
(iv) ہندوستانی ریلوں کے پیچیدہ مسئلے	۱۱۴
(ا) مختلف پٹریوں کا مسئلہ	۱۱۴
(ب) مختلف ملکیتوں کا مسئلہ	۱۱۴
(ج) مسافروں کے درجہ واری اعداد	۱۱۵
(د) ہندوستانی ریلوں میں یورپینوں کی تعداد	۱۱۷

شماریات نقل پزیری

اعداد و شمار کے ذریعے بعض مسئلوں کی توضیح

(i) ابتدائی تقابلی اعداد

ملک کا نام	رقبہ (مربع میل)	ریلیں (میل)	سڑکیں (میل)	کیفیت
امریکہ کی متحدہ ریاستیں	۳۶،۷۵،۱۸۷	۲،۴۸،۸۲۹	۳۰،۰۹،۰۰۰	آج دنیا میں سب سے زیادہ مالدار اور ترقی یافتہ ملک ہے۔
برازیل	۳۲،۷۵،۵۱۰	۲۰،۹۴۵	۷۸،۰۰۰	بہت بڑا مگر بہت ہی کم آباد ملک ہے
ہندستان	۱۵،۷۵،۱۸۷	۴۱،۰۷۶	۳،۰۰،۰۰۰	برما شامل نہیں ہے
فرانس	۲،۱۲،۶۵۹	۲۶،۳۸۰	۳،۹۱،۰۰۰	
جرمنی	۱،۸۱،۶۹۹	۳۶،۲۷۱	۱،۳۲،۰۰۰	جنگ سے قبل کے اعداد ہیں
جاپان	۱،۴۷،۵۹۳	۱۴،۶۱۲	۶،۰۱،۰۰۰	
برطانیہ	۸۹،۰۴۱	۲۰،۱۲۱	۱،۷۸،۰۰۰	
ریاست حیدرآباد	۸۲،۶۹۸	۱،۳۶۰	۸،۰۰۰	اندازاً

اس جدول میں جتنے اعداد دیئے گئے ہیں، ان میں یکسانیت کا برقرار رکھنا ناممکن تھا۔ بعض اعداد ایک سنہ سے متعلق ہیں بعض دوسرے سے۔ البتہ کوشش

کی گئی ہو کہ قریب ترین سنہ کے اعداد دیئے جائیں۔ اکثر اعداد سنہ ۳۸ء اور سنہ ۱۹۳۹ء کی "اسٹیٹسمن ایئر بک" سے لیے گئے ہیں بعض اعداد گزشتہ یا پیوستہ سال کے متعلق ہیں۔

الجھاؤ کے خوف سے نہ تو سنوں کا حوالہ دیا گیا اور نہ ماخذوں کا مگر سب اعداد سرکاری اشاعتوں سے لیے گئے ہیں یا قابل اعتبار کتابوں سے۔ اس پر بھی اعداد کی نوعیت میں اختلاف رہ گیا مثلاً جرمنی کی ریلوں میں چھوٹی پٹری کی ریلیں یا پہاڑی ریلیں BERGBAHNEN شامل نہیں ہیں۔ فرانس کی ریلوں کے بارے میں ماخذ میں لکھا تھا کہ صرف PRINCIPAL یا MAINLINES LINES کی لمبائی ۲۶۳۸۰ میل ہو۔ یہ معلوم نہ ہو سکا کہ ان اہم ریلوں کے علاوہ اور کتنی ریلیں ہیں اور ان کی طوالت کیا ہو۔

نوعیت کے اعتبار سے سڑکوں کے اعداد اور بھی مختلف ہیں۔ ہندوستان کی تین لاکھ سڑکوں میں صرف اعلیٰ اور عمدہ سڑکوں کو شامل کیا گیا ہو۔ جب سڑکوں کی نوعیت میں فرق ہو تو ظاہر ہو کہ تقابل قطعی طور پر نہیں کیا جا سکتا۔ پھر بھی ان اعداد سے جاپان اور مغربی ملکوں کی عظمت اور ہندوستان کی معاشی پستی ظاہر ہوتی ہو۔

ہندوستان کے اعداد میں حیدر آباد کے اعداد شامل ہیں۔ صرف اردو دانوں کی دل چسپی کے مدنظر ریاست حیدر آباد کے اعداد علیحدہ بھی دیے گئے ہیں۔

(ii) جدید وضع کی بے گردی سڑکیں

افسوس ہو کہ باوجود کوشش اور دریافت کے یہ معلوم نہ ہو سکا کہ مختلف ملکوں میں بے گردی سڑکیں کتنی ہیں؟ روایدادیں دیکھیں، فنی کتابوں میں تلاش کیا، انجینروں سے پوچھا، حوالوں کی کتابیں چھان ڈالیں، مگر اطمینان بخش اعداد کہیں نہ ملے۔ آخر ہار مان لی اور کھوج ترک کردی۔ اتنا ضرور معلوم ہوا کہ متحدہ امریکی ریاستوں میں چھ لاکھ Surfaced Roads ہیں۔ اور ان مسطح سڑکوں سے مُراد سُنا ہو کہ ڈامر یا سیمنٹ کی بے گردی سڑکیں ہیں۔ موجودہ جنگ سے قبل دو ایک مرتبہ جرمنی کی Autobahnen. کے بارے میں پڑھا تھا مگر وہاں کی بھی بے گردی سڑکوں کی مجموعی طوالت معلوم نہ ہو سکی۔ ایک سیاح نے کہا ہو کہ سارے یورپ کی بہترین سڑکیں وہیں کی ہیں اور "ہزاروں میل" چلی گئی ہیں۔ ہندستان کی بابت کسی اخبار میں پڑھا تھا کہ یہاں بے گردی سڑکوں کی طوالت دس ہزار میل ہو۔ بظاہر یہ صحیح معلوم ہوتی ہو مگر پھر بھی سوچتا ہوں کہ ہمارے اخباروں کا کیا ٹھیک ؟

بہرحال بے گردی سڑکوں کے بارے میں بُرے بھلے جو کچھ اعداد ملے یہ ہیں:۔

امریکی متحدہ ریاستیں	۶,۰۰,۰۰۰ میل	ہندوستان	۱۰,۰۰۰ میل
جرمنی	۲۵,۰۰۰ "	حیدرآباد	۵۰ "

ان اعداد سے بھی مختلف ملکوں کی ترقیوں کا دُھندلا سا احساس ممکن ہو۔ امریکہ کی متحدہ ریاستوں میں ایک سمندر کے کنارے سے دوسرے سمندر کے کنارے تک شمالی سرحد سے جنوبی سرحد تک تمام بڑے بڑے شہروں اور منڈیوں کے درمیان پختہ بے گردی سڑکوں کا جال بچھا ہوا ہو ایک ہی سمت میں تین ہزار میل تک سیمنٹ کی سڑک چلی گئی ہو!

(iii) سرکاری ریلوں کی مالی سرگزشت

اور

سرکاری ریلوں کا مالی تجزیہ

سنہ ۱۹۳۹-۴۰ میں سرکاری ریلوں کی لمبائی ۲۹،۷۲۱

〃 〃 〃 〃 〃 میں لگائے ہوئے سرمائے ۷،۵۹،۰۰،۰۰،۰۰۰

〃 〃 〃 〃 〃 کی خام آمدنی [1] ۹۸،۲۹،۰۰،۰۰۰

〃 〃 〃 〃 〃 ریلیں چلانے کا خرچ ۶۴،۸۵،۰۰،۰۰۰

〃 〃 〃 〃 〃 ریلوں کی خالص آمدنی ۳۳،۴۴،۰۰،۰۰۰

〃 〃 〃 〃 〃 کا سود ۲۹،۱۱،۰۰،۰۰۰

زاید ۴،۳۳،۰۰،۰۰۰

اس جدول سے بظاہر ایسا معلوم ہوتا ہو کہ ریلوں پر کسی قسم کی مالی ذمہ داری نہیں رہی کیونکہ سوا چار کروڑ سے زاید ہی ان کی آمدنی تھی مگر واقعہ اس کے خلاف ہو کیونکہ سنہ ۱۹۲۴ع کے سمجھوتے کے مطابق سرکاری ریلوں پر واجب ہو کہ تجارتی ریلوں کی کل لاگت کا ایک فی صدی (فوجی ریلوں کے نقصان کی تلافی کے بعد) عام اخراجات کے لیے دیں اس کے بعد بھی اگر زاید منافع بچت رہے تو ⅕ حصہ عام اخراجات دینا ریلوں پر ضروری قرار دیا گیا تھا ان شرائط کے مطابق

---

[1] ٹرافک کی خام وصولی - ۹۷.۶۵
متفرق ذریعوں سے خالص وصولی - .۶۴
خام آمدنی - ۹۸.۲۹

۱۹۳۹-۴۰ء میں ریلوں کے لیے ضروری تھا کہ وہ چار کروڑ ۶۳ لاکھ ادا کریں مگر ان کی زاید آمدنی ہی چار کروڑ ۳۳ لاکھ تھی لہذا وہ صرف یہی رقم ادا کر سکے اور اُن کے ذمے ۳۰ لاکھ باقی ہو ۱۹۳۸-۳۹ء کے متعلق تفصیلی اعداد معلوم ہوے ہیں جس سے ۱۹۳۹ء کے سمجھوتے کی وضاحت ہوتی ہو-

	روپے
۱۹۳۸-۳۹ء میں تجارتی ریلوں کی کل لاگت تھی	۶,۹۱,۲۳,۲۰,۰۰۰
اس رقم کا ایک فی صد ہوا	۶,۹۱,۲۳,۲۰۰
فوجی ریلوں کو چلانے کا نقصان (منہا طلب)	۲,۴۵,۹۷,۰۰۰
باقی (عام اخراجات کے لیے ادا طلب)	۴,۴۵,۲۶,۲۰۰

۱۹۲۴ء کے سمجھوتے کے مطابق یہ رقم ریلوں کی طرف سے مرکزی حکومت ہند کے عام اخراجات کے لیے ادا طلب تھی مگر اس برس میں ریلوں کو

کل بچت ہی ۱,۳۷,۰۰,۰۰۰

کی ہوئی تھی لہذا ریلوں نے ۱۹۳۸-۳۹ء میں ۴,۴۵,۲۶,۲۰۰ ادا

کرنے کی بجائے صرف ۱,۳۷,۰۰,۰۰۰ ادا

کیا تھا اور ان پر بقیہ رقم ادا کرنے کا بار باقی ہو- یعنے ۳,۰۸,۲۶,۲۰۰

ریلوں سے نہ صرف یہ رقم وصول طلب ہو بلکہ گزشتہ سالوں کا بقایا بھی ان پر باقی ہو چنانچہ ریلوے بورڈ نے جو سرکاری روئداد شایع کی ہو اس میں گزشتہ سالوں کے بقایا کی یہ تفصیل درج ہو-

۱۹۳۱-۳۲ء	میں غیر ادا شدہ رقم	۵,۳۶,۰۰,۰۰۰
۱۹۳۲-۳۳ء	" " " " "	۵,۲۳,۰۰,۰۰۰
۱۹۳۳-۳۴ء	" " " " "	۵,۲۱,۰۰,۰۰۰
۱۹۳۴-۳۵ء	" " " " "	۵,۰۴,۰۰,۰۰۰

۱۹۳۵-۳۶ء	میں غیر ادا شدہ رقم	۴,۹۹,۰۰,۰۰۰
۱۹۳۶-۳۷ء	〃 〃 〃 〃	۴,۹۱,۰۰,۰۰۰
۱۹۳۷-۳۸ء	〃 〃 〃 〃	۱,۵۸,۰۰,۰۰۰
۱۹۳۸-۳۹ء	〃 〃 〃 〃	۳,۰۵,۰۰,۰۰۰
۱۹۳۹-۴۰ء	〃 〃 〃 〃	۳۰,۰۰,۰۰۰
۱۹۳۱-۳۲ء سے ۱۹۳۹-۴۰ء تک کی میزان		۳۵,۶۷,۰۰,۰۰۰

ریلوں کی مالی درگت کا اندازہ انھیں ۳۵ کروڑ ۶۷ لاکھ کے بعد سے نہیں ہوتا کیونکہ ریلوں نے مطالبات فرسودگی کی مد سے بھی قرض لے رکھا ہی جس کی ادائی ضروری ہی کیونکہ جب کبھی نئی تعمیر کی ضرورت ہوگی یا بڑی بڑی قیمتی مشینیں خریدنی پڑیں گی تب مطالبات فرسودگی کی مد میں عدم گنجایش کی وجہ سے بڑی خرابی اور پریشانی ہوگی۔ مطالبات فرسودگی کے مد سے جس قدر ریلوں نے قرض لیا ہی اس کی تفصیل کئی سرکاری رویدادوں میں درج ہی جس سے پتہ چلتا ہی کہ ریلوں نے مطالبات فرسودگی کی مد سے حسب ذیل رقمیں بطور قرض وصول کی ہیں جن کی ادائی بھی بہر حال کبھی نہ کبھی لازمی ہی :-

۱۹۳۱-۳۲ء	۴,۲۵,۰۰,۰۰۰
۱۹۳۲-۳۳ء	۱۰,۲۳,۰۰,۰۰۰
۱۹۳۳-۳۴ء	۷,۹۶,۰۰,۰۰۰
۱۹۳۴-۳۵ء	۵,۰۶,۰۰,۰۰۰

سنہ ۱۹۳۵-۳۶	۴,۰۰,۰۰,۰۰۰
سنہ ۱۹۳۱-۳۲ سے سنہ ۱۹۳۵-۳۶ تک حاصل کی ہوئی رقم	۳۱,۵۰,۰۰,۰۰۰

ریلوں پر کل بار

سنہ ۱۹۲۴ع کے سمجھوتے کے تحت سنہ ۱۹۳۱-۳۲ سے سنہ ۱۹۳۹-۴۰ تک

ادا طلب رقم	۳۵,۶۷,۰۰,۰۰۰
سنہ ۱۹۳۱-۳۲ سے سنہ ۱۹۳۵-۳۶ تک مطالبات فرسودگی سے حاصل کردہ	۳۱,۵۰,۰۰,۰۰۰
کل بار	۶۷,۱۷,۰۰,۰۰۰

(۱۷) ہندوستانی ریلوں کے پیچیدہ مسئلے

(ا) مختلف پٹریوں کا مسئلہ

امریکہ، جاپان، فرانس وغیرہ میں ریلوں کی یکسانیت اور انتظامی سادگی قابلِ رشک ہے سب ریلیں یا تو حکومت کی مِلک ہیں یا خانگی کمپنیوں کی۔ سب ریلیں یکساں چوڑی ہیں۔ بڑی پٹری منجھولی پٹری کی...... تکلیف دہ تفریق نہیں ہے۔ سب ریلیں ایک ہی انتظامی مسلک یا اقتدار کے تحت یکسانیت اور ہم آہنگی سے ساری قوم اور ملک کے فایدے کے لیے چل رہی ہیں۔ اس کے برعکس ہندستان میں ریلوں کا مسئلہ ایک گورکھ دھندا ہے۔ ہندستان کے ریلوے کے مسئلے کو سمجھنا بھول بھلیّوں کو پار کرنا ہے۔ سب سے پہلے ریلوں کی پٹریاں مختلف ہیں۔ کہیں بڑی پٹری کی ریل ہے، کہیں اوسط یا منجھلی پٹری اور کہیں چھوٹی پٹری، کم آباد علاقوں کے لیے ممکن ہے ضروری تصور کی جائے مگر بڑی اور منجھلی پٹریوں کی وجہ سے اب بہت تکلیف ہو رہی ہے۔

ان اعداد کو دیکھیے اور دو عملی کی جھنجھٹ کا خیال کیجیے:-

ہندستان میں	بڑی پٹری (۵ فٹ ۶ انچ) کی لمبائی	۲۱،۱۹۷ میل
" "	منجھلی پٹری (۳ فٹ ۳⅜ ") " "	۱۵،۷۵۷ "
" "	چھوٹی پٹریوں (۲ یا ۲½ فٹ) " "	۴،۱۲۲ "
	کل لمبائی	۴۱،۰۷۶

یہ ماننا پڑے گا کہ اکثر ملکوں کی طرح کم آباد اور کم زرخیز علاقوں میں چھوٹی پٹری کی ریلوں کی ضرورت ہوتی ہے، مگر منجھلی پٹری سے بڑی کو فوقیت ہونے لگی ہے۔

سچ ہی: "مہنگا پچھتائے ایک بار، سستا پچھتائے بار بار"!

(ب) مختلف ملکیتوں یا انتظاموں کا مسئلہ

(۱) حکومت ہند کی ریلیں جو سرکاری انتظام میں چل رہی ہیں۔	۱۵،۶۷۷- میل
(۲) " " جنھیں خانگی کمپنیاں چلا رہی ہیں۔	۱۴،۰۳۶- "
(۳) مختلف خانگی کمپنیوں کی ریلیں جو سرکاری ضمانت، سرکاری امداد سے یا سرکار کے انتظام میں چل رہی ہیں۔	۳،۶۷۹- "
(۴) ڈسٹرکٹ (ضلع واری) بورڈ کی ریلیں	۱۳۶
(۵) ڈسٹرکٹ (ضلع واری) بورڈ سے امداد پانے والی خانگی ریلیں	۲۹۹ - "
(۶) دیسی ریاستوں کی ریلیں جو دیسی ریاستوں کے انتظام میں چل رہی ہیں۔	۵،۵۵۲- "
(۷) دیسی ریاستوں کی ریلیں جن کا انتظام مرکزی حکومت ہند یا خانگی کمپنیاں کر رہی ہیں۔	۱،۴۷۸- "
(۸) خانگی کمپنیوں کی ریلیں جنھیں کہیں سے امداد نہیں ملتی اور اپنے بل بوتے پر چل رہی ہیں۔ صرف!	۱۲۷ - "

ہندستان کی پہلی ریل ضمانت کے تحت جاری کی گئی تھی۔ حکومت ہند نے خانگی کمپنیوں سے معاہدہ کیا تھا کہ چاہے کچھ ہو کم سے کم ۵ فی صدی منافع ملے گا۔ آج بھی ہندستان کی ریلیں یہ حقیقت ظاہر کرتی ہیں کہ تجارتی اولوالعزمی کا شعور بہت ہی، ضمانت یا امداد پاکر کاروبار چلانا کیا مشکل ہی؟

(ج) مختلف درجوں کے تقابلی اعداد

ہندستان کی ریلوں میں مسافروں کی درجہ واری تعداد، حالت و کیفیت

تیسرے درجے کے مسافر (پچاس کروڑ سے زیادہ) ۵۰،۵۳،۴۷،۰۰۰

ڈیوڑھے درجے کے مسافر	(ایک کروڑ سے زیادہ)	۱،۱۳،۲۴،۰۰۰
دوسرے ″ ″ ″	(آدھے کروڑ سے زیادہ)	۴۲،۱۷،۰۰۰
پہلے ″ ″ ″	(چار لاکھ سے بھی کم!)	۳،۹۷،۰۰۰

مسافروں کی یہ تعداد سنہ ۳۷-۱۹۳۶ سے متعلق ہی۔ گزشتہ برسوں میں بھی مختلف درجوں کے مسافروں کی تقریباً یہی تعداد رہی تھی۔ انھیں اعداد کو دوسرے طریقے سے ظاہر کرنے کے لیے ہم کہ سکتے ہیں کہ فی ہزار مسافر مختلف درجوں میں سفر کرنے والوں کی یہ تعداد تھی :-

تیسرے درجے کے مسافر	۹،۷۰۰
ڈیوڑھے ″ ″ ″	۲۰۲
دوسرے ″ ″ ″	۹۰
پہلے ″ ″ ″	۸

نہ صرف تعدادی نقطۂ نظر سے بلکہ آمدنی کے لحاظ سے بھی تیسرے درجے کے مسافروں کی اہمیت بہت زیادہ ہی۔ سنہ ۳۹-۱۹۳۸ کی ریلوے روئداد میں لکھا ہی کہ آمد و رفت سے اس سنہ میں کل ¾۳۰ کروڑ وصول ہوئے تھے۔ درجہ واری اعتبار سے یہ رقم اس طرح وصول ہوئی تھی :-

تیسرے درجہ کے مسافروں سے	۲۷،۳۴،۱۰،۰۰۰	روپیہ
ڈیوڑھے ″ ″ ″ ″	۱،۲۳،۰۱،۰۰۰	″
دوسرے ″ ″ ″ ″	۱،۳۹،۲۰،۰۰۰	″
پہلے ″ ″ ″ ″	۷۷،۰۹،۰۰۰	″
تمام مسافروں سے	۳۰،۷۳،۴۰،۰۰۰	

درجہ واری آمدنی کی اہمیت اس طرح بھی ظاہر کی جا سکتی ہی۔ ہر ۱۰۰ روپیوں

میں سے

	روپے - آنہ - پائی	
تیسرے درجہ کے مسافروں سے	۸۹ - ۳ - ۰	وصول ہوتے ہیں۔
ڈیوڑھے " " "	۴ - ۲ - ۸	" " "
دوسرے " " "	۴ - ۵ - ۲	" " "
پہلے " " "	۲ - ۵ - ۲	" " "

غرض تعدادی اور رقمی دونوں اعتبار سے تیسرے درجے کی اس قدر اہمیت ہی کہ اس کو نظر انداز کر کے اپنی تمام تر توجہ بڑے درجوں پر مبذول کرنا صرف شاہی اور پردیسی راج میں ممکن ہی۔ ورنہ یہ بات کبھی سمجھ میں نہیں آسکتی کہ کم آمدنی دینے والوں پر تو عنایتیں ہوں اور ۹۰ فی صدی آمدنی دینے والوں کے ساتھ بے توجہی کی جائے تیسرے درجوں میں بہت بھیڑ ہوتی ہی، صفائی کا بہت کم خیال رکھا جاتا ہی، بیت الخلا ناکافی تعداد میں ہوتے ہیں، بہتیرے اسٹیشنوں پر پانی ناکافی ہوتا ہی، کئی اسٹیشنوں پر ٹکٹ عین اُسوقت بٹتے ہیں جب گاڑی آتی ہوئی دکھائی دیتی ہی .... بڑے بڑے سٹیشنوں پر بھی ڈھنگ کی کوئی جگہ نہیں ہوتی جہاں تیسرے درجے کے مسافر چین سے انتظار کر سکتے ہوں، ان سب پر یہ کہ ریلوے کے گھٹیا عہدہ دار تیسرے درجے والوں کے ساتھ بُرا برتاؤ کرتے ہیں۔ اگرچہ پبلک ہنگاموں اور اخباروں کے اعتراضوں کی وجہ سے حالت بہتر ہو رہی ہو مگر پھر بھی تمام گورے اور کالے صاحبوں کی صاحبیت ان کے دماغ خراب کر دیتی ہو اور اُن کا بے جا غصہ اور چڑچڑا پن تیسرے درجے کے مسافروں پر ختم ہوتا ہی۔

(د) ہندوستانی ریلوں میں یورپینوں کی تعداد

سنہ ۲۹ - ۱۹۲۸ .... ۴,۹۹۸

سنہ ۳۰ - ۱۹۲۹	۴,۹۸۱
" ۳۱ - ۱۹۳۰	۴,۷۷۳
" ۳۲ - ۱۹۳۱	۴,۵۳۲
" ۳۳ - ۱۹۳۲	۴,۳۱۴
" ۳۴ - ۱۹۳۳	۳,۹۰۶
" ۳۵ - ۱۹۳۴	۳,۵۲۵
" ۳۶ - ۱۹۳۵	۳,۱۱۲
" ۳۷ - ۱۹۳۶	۲,۹۴۸
" ۳۸ - ۱۹۳۷	۲,۶۹۲

ان اعداد کے دیکھنے سے صاف ظاہر ہی کہ ہندستانی ریلوں میں جو یورپی افراد تھے ان کی تعداد کم ہو رہی ہی۔ پھر بھی ہندستانیوں کا یہ مطالبہ بڑھ رہا ہی کہ ہندوستانی ریلوے ملازمت کو "ہندیانا" چاہیئے۔ یعنے اور زیادہ تعداد میں ہندستانیوں کا تقرر اعلیٰ فنّی اور انتظامی عہدوں پر کیا جانا چاہیے۔ ہندستانیوں کی اصل شکایت یہ ہی کہ ریلوے میں تقرر اور ترقی کے موقع پر رنگ روپ، نسلیت اور قومیت کو بہت دخل ہوتا ہی۔

جس قدر زیادہ ہندستانی اپنے حقوق کے لیے کوشش کر رہے ہیں اور اپنے ہی وطن میں انصاف اور مساوات حاصل کرنے کے لیے قربانیاں کر رہے ہیں اسی قدر ریلوے کی ملازمت میں ان کا لحاظ کیا جاتا ہی۔ یہ اور بات ہی کہ قربانی کوئی کر رہا ہی اور ان کا پھل کسی اور کو مل رہا ہی آخر یہ دنیا ہی۔ سدا سے یہاں کا یہی رنگ ہی۔

ضمیمے

(i) جدید ذرایع نقل پزیری کی تاریخی سرگزشت ۱۲۱
(ii) ریلوے ادب ۱۲۵

پہلا ضمیمہ :-

جدید ذرائع نقل پذیری کی تاریخی سرگزشت

سنہ ع

۱۷۸۰ بھاپ کی قوت دریافت ہوئی۔

۱۷۸۳ پانی کھینچنے کا پمپ بنایا گیا۔

۱۷۸۴ روئی کی گرنی میں بھاپ سے چلنے والا انجن استعمال ہوا۔ یہ انجن واٹ Watt. نے بنایا تھا۔

۱۷۸۵ دخانی جہاز بنانے کے تجربے شروع ہوئے۔ فنچ Finch. نے ابتدائی دشواریاں حل کیں۔

۱۷۹۳ فلٹن Fulton. نے دخانی جہاز کو سہولت اور کامیابی سے چلانے کی ایجاد کی۔

۱۸۰۴ ٹروی تھک Trevithick. نے خود متحرک انجن بنایا۔

۱۸۰۷ فلٹن Fulton. کا بنایا ہوا اور بھاپ کی قوت سے چلنے والا جہاز کلیرمون Clermont. ہڈسن ندی پر آمد و رفت کے لیئے باقاعدہ طور پر چلایا گیا۔

۱۸۱۹ امریکہ کے بنے ہوئے ساونا Savannah. نامی دخانی جہاز نے سب سے پہلی مرتبہ بحر اوقیانوس کو پار کیا۔ امریکہ سے یورپ تک سمندر کو عبور کرنے میں ۲۶ دن لگے تھے۔

۱۸۲۴ خود متحرک انجنوں کے تجربے کامیاب ہونے لگے۔

۱۸۲۵ ریل کی ایجاد ہوئی۔

۱۸۲۹ باضابطہ طور پر لورپول اور مانچسٹر کے درمیان ریل جاری ہوئی اور سٹی فن سن

کے ایجاد کردہ انجن راکٹ Rocket. نے (۱۳ ٹن کا وزن کھینچتے ہوئے) ۴۴ میل فی گھنٹہ کی انتہائی رفتار حاصل کی!

۱۸۳۵ مارس Mores. نے برقی تار کے ذریعے پیام رسانی کا طریقہ معلوم اور ایجاد کیا۔

۱۸۷۳ شولز Sholes. نے ٹایپ نویسی کی مشین ایجاد کی۔

۱۸۷۶ بل Bell. نے ٹیلیفون ایجاد کیا۔

۱۸۷۷ ایڈسن Edison. نے گراموفون ایجاد کیا۔

۱۸۷۹ سائیکل کی ایجاد

۱۸۸۳ ٹریم گاڑیوں کا رواج ہوا۔

۱۸۸۴ ڈیملر Daimler. نے پٹرول سے چلنے والی موٹر کار ایجاد کی۔

۱۸۸۵ سائیکلوں کا رواج بڑھنے لگا اور سائیکلیں قیمت کے اعتبار سے سب سے زیادہ سستی اور استعمال کے لیے سب سے کم خرچ ذریعہ ثابت ہوئیں۔

۱۸۹۳ ایڈسن Edison. نے متحرک تصویروں کو مسلسل پیش کرنے میں کامیابی حاصل کی یعنے سینما کی ایجاد ہوئی۔

۱۸۹۵ فرانس میں موٹروں کا رواج بڑھنے لگا۔

۱۸۹۶ مارکونی Marconi. نے بے تار پیام رسانی کا طریقہ معلوم کیا۔

۱۹۰۳ رایٹ Wright. نامی دو بھائیوں نے ہوائی جہاز کی ایجاد کی؛ دلبور رایٹ Wilbur Wright. نے "پرندی انسان" کا لقب حاصل کیا۔

۱۹۰۴ موٹروں کا رواج عام ہوتا گیا۔

۱۹۰۷ برقی انجنوں کی ایجاد ہوئی۔

۱۹۰۹ فرانس کے باشندے بلیر Bleriot. نے سب سے پہلے انگلش چینل کو ہوائی جہاز میں عبور کیا گویا فرانس اور انگلستان کے درمیان ۲۵ میل کا سمندری راستہ بالا بالا ہی طے ہوا!!

۱۹۱۲ برقی انجنوں کی ایجاد ہوئی۔

۱۹۱۵ ہوائی جہاز کا استعمال جنگ میں بڑھنے لگا۔ ہوائی بم باری اور فضائی جنگ کی وجہ سے نئے نئے خطرے نمودار ہوئے۔

۱۹۱۹ موٹروں کا عام رواج ہوتا گیا۔ بحر اوقیانوس کو لفٹنٹ ریڈ Read. نے ہوائی جہاز کے ذریعے عبور کیا۔

۱۹۲۰ انتہائی آرام اور آسایش کے جہاز بننے لگے۔ آمد و رفت کے لیے ہوائی سروس امریکہ اور یورپ میں جا بجا قایم کی گئی۔

۱۹۲۳ تیز جہازوں نے بحر اوقیانوس کو ½۴ دن میں عبور کرنا شروع کیا۔

۱۹۲۵ انتہائی آرام اور آسایش کے ہوائی جہاز بننا شروع ہوئے۔

۱۹۲۶ بڑے بڑے تعیشانی جہاز بننے لگے۔ تیز رو جہازوں نے بحر اوقیانوس کو ½۴ دن میں عبور کرنا شروع کیا۔ امریکہ اور یورپ کے درمیان مسافروں کو لانے لے جانے والے جہاز در اصل "تیرنے والے محل ہیں" پُر تکلف اور آرام بخش۔

۱۹۲۹ "گراف زیپلن" Graf Zeppelin. نامی ہوائی جہاز نے بین برِّ اعظمی اور عالمی سفر کر کے دنیا کو ششدر کر دیا۔

۱۹۳۶ سر مالکم کمبل Sir M. Campbell. نے بلو برڈ Blue Bird. نامی موٹر میں دے توناDaytona. (امریکہ) کے ساحل پر ۲۸۵ میل

فی گھنٹہ کی رفتار حاصل کر کے موٹر رانی کا رکارڈ قایم کیا۔ اور اسی سال "کوین میری" نامی جہاز نے بحر اقیانوس کو (۳۰ ناٹ کا رکارڈ حاصل کر کے) کم ترین وقت میں عبور کیا۔

۱۹۳۹ جنگ میں فوجی نقل و حرکت زیادہ تر موٹروں اور جنگی ٹنکوں کے ذریعے ہونے لگی "گھوڑے اور خچر کے دن نہیں رہے!"

۱۹۴۰ فضائی جنگ کی اہمیت بہت بڑھ گئی۔ اس کی وجہ سے یورپ کا سیاسی نقشہ بدل گیا۔

۱۹۴۱ خطرناک موقعوں پر انسان کو ذاتی حفاظت کے لیے سرنگوں اور زمین دوز پناگاہوں میں رہنا پڑ رہا ہے۔ انسان نے پرواز کرنا تو سیکھ لیا مگر خود ——— تہ زمین پہنچ گیا۔

ریلوے ادب

حوالے کی کتابیں اور سرکاری اشاعتیں

1. "The Statesman's Year Book" 1939, Mac millan, London, 1939.

سالانہ اشاعت ہے؛ بین قومی حوالوں اور ملکوں کے بارے میں عام معلومات حاصل کرنے کی بہترین کتاب ہے۔

2. "Statistical Abstracts for British India" 1928-29 to 1937-38, Govt. of India, Delhi, 1940.

سالانہ سرکاری اشاعت ہے۔ اس میں نہ صرف برطانوی ہند کے متعلق گزشتہ دس سال کے اعداد دیے جاتے ہیں بلکہ جہاں تک ممکن ہوتا ہے ہندستانی ریاستوں اور کل ہند اعداد بھی ہوتے ہیں۔ ۱۹۳۷ء میں برما کی علیحدگی کے بعد سے اعداد میں بڑی گڑبڑ ہو گئی ہے۔ اس لیے احتیاط بہت ضروری ہے۔

3. "The Indian Year Book 1940-41", The Times of India 1940. Bombar

سالانہ اشاعت ہے۔ بین صوبہ داری اور بین ریاستی اعداد اور حوالوں اور ضروری تشریح کے لیے مفید کتاب ہے مگر بالکل غیر جانب دار بھی نہیں۔

4. "Report by the Railway Board on Indian Railways for 1939-40", 2 vols., Govt. of India, Delhi, 1941.

اس سالانہ رویداد میں ہندستان کی تمام ریلوں خاص کر سرکاری ریلوں کے بارے میں تفصیلی تشریح اور اعداد ہوتے ہیں۔ جدولیں نقشے، تصویریں اور تقابلی اعداد بھی کافی ہوتے ہیں۔

5. " Road Development Committee Report ", Govt. of India, 1928.

6. " Mitchell - Kirkness Committee Report ", Govt. of India, Delhi, 1933.

7. " Report of the Indian Railway Enquiry Committee " Govt. of India, 1937.

8. " Budget for 1940-41", Govt. of India, Delhi, 1940.

کتابیں :-

9. G. W. MacGeorge : " Ways & Works in India, Constable, London, 1894.

پرانی ہونے کے باوجود یہ کتاب قابل لحاظ ہی۔ ریلوں کی ابتدائی تاریخ بہت اچھی طرح بیان کی گئی ہی۔

10. K. T. Shah : "Trade, Transport & Tariffs in India ", King, London, 1923.

اس مشہور کتاب میں پروفیسر شا نے جس آزادانہ طریقے پر ریلوں کی پالیسی پر تبصرہ کیا ہی وہ علمی اور قومی دونوں اعتبار سے قابل قدر ہی۔ البتہ کتاب پرانی ہوگئی ہی۔

11. H. M. Jagtiani : "The Role of the State in the provision of Railways", King, London, 1924.

12. C. S. Ghose: " Indian Railway Economics", 3 vols., Calcutta University, 1927.

13. N. B. Mehta : " Indian Railways : Rates & Regulations ", King, London, 1927.

14. K. C. Srinivasan : " The Law & Theory of Railway Freight Rates ", Paul, Madras, 1928.

15. N. Sanyal : " Development of Indian Railways, " Calcutta University, 1930.

16. R. D. Tiwari : " Railway Rates in Relation to Trade and Industry in India ", Longmans, Green & Co., Calcutta, 1937.

17. Dr. Shiv Narain : " Electric Railways in India ", Poona, 1940.

جدید اشاعت ہونے اور خاص کر بجلی کی ریلوں کے متعلق ہونے کی وجہ سے یہ کتاب قابل لحاظ ہے۔ فنّی تفصیل بھی موجود ہے۔

18. Dr. Sir Ziauddin Ahmed : " Indian Railways ", Lahore, 1940.

ہندستانی ریلوں کے مختلف مسئلوں پر تبصرہ کرنے کے علاوہ ڈاکٹر صاحب نے اس کتاب میں غیر ملکوں کی مختصر تاریخ اور موجودہ کیفیت پیش کی ہے۔ اگرچہ کتاب معمولی معیار کی ہے، اعداد و شمار کی بھی بعض غلطیاں ہیں، مگر ریلوں کے بارے میں جدید زمانے کی اس سے بہتر کوئی کتاب نہیں ملتی۔ سالہا سال سے ڈاکٹر صاحب اپنی توجہ ریلوں کی طرف مبذول کر رہے ہیں۔ انھیں غیر ملکوں میں سفر کرکے تقابل اور مشاہدے سے نئی باتیں معلوم کرنے کا موقع ملا ہے۔ اسی کی وجہ سے کتاب قابل قدر ہے۔

مضمون :۔

1. L. C. Tandon :" A Critical Suvey of Railway finance in India ".
Indian Journal of Economics, Allahabad October 1937.

2. B. Mukerjee : "The Transport problem in India". Ind. Jour. Ec., April 1937.

3. R. Ahmed : "Road-Rail Competition on the B. N. W. Ry."

4. Habeebur Rehman : "An Experim ant in the Co-ordination of Rail and Road Transport." Indian Journal of Economics, April 1937.

متذکرہ مضامین کے علاوہ بھی انگریزی کے مستند رسالوں میں کئی مضمون ریلوے کے متعلق شایع ہو چکے ہیں۔

مندرجہ مضمون میں خاص کر ٹنڈن صاحب اور حبیب الرحمٰن کے مضامین قابلِ مطالعہ ہیں۔